



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 160]

No. 160]

NEW DELHI, TUESDAY, AUGUST 25, 2009

1931

महामहोदय प्रतीति

महामहोदय प्रतीति

अगस्त, 2009

सं. टीएएमपी/7/2008-वीसीटीपीएल न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/7/2008-वीसीटीपीएल

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

.....आवेदक

आदेश

( जुलाई, 2009 के 28वें दिन पारित )

यह मामला विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीसीटीपीएल का दरमान 31 मार्च 2007 तक की वैधता अवधि के साथ पिछली बार अगस्त, 2005 में संशोधित किया गया था।

2.2. तत्पश्चात्, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2007-08 के लागत अनुमानों के साथ फरवरी, 2007 में प्रस्ताव दाखिल किया था और अनुरोध किया था कि मौजूदा दरमान को और एक वर्ष अर्थात् 2007-08 के लिए जारी रखा जाए। वर्ष 2007-08 की लागत स्थिति की प्राथमिक संवीक्षा के पश्चात्, इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान को वर्ष 2007-08 के लिए जारी रखने की अनुमति देने हुए 28 जून 2007 को एक आदेश पारित किया था। दरमान की वैधता 31 मार्च, 2008 तक निर्धारित की गई थी।

2.3. वीसीटीपीएल ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव फरवरी 2009 में दाखिल किया था। परामर्श प्रक्रिया, प्रस्ताव की संवीक्षा, संयुक्त सुनवाई के निर्धारण आदि में लगने वाले समय को स्वीकार करते हुए, वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता कुछ समय के लिए विस्तारित की गई थी। इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 103 द्वारा 20 जून 2009 को अधिसूचित अपने 17 जून 2009 को पारित आदेश द्वारा इसके दरमान की वैधता 30 अप्रैल 2009 तक अथवा वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव के अंतिम निपटान तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की थी।

3.1. वीसीटीपीएल के प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i). पिछले दो वर्षों में वीसीटीपीएल द्वारा ग्रहस्तित यातायात और वर्ष 2007-08 में और अनुवर्ती दो वर्षों में ग्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

| वित्तीय वर्ष       | थ्रुपुट (टीईयू) | पिछले वर्ष में वृद्धि % |
|--------------------|-----------------|-------------------------|
| 2005-06 (वास्तविक) | 47276           | 0.93%                   |
| 2006-07 (वास्तविक) | 55769           | 17.97%                  |
| 2007-08 (अनुमान)   | 69225           | 24.12%                  |
| 2008-09 (अनुमान)   | 1,00,000        | 44.46%                  |
| 2009-10 (अनुमान)   | 1,33,000        | 33.00%                  |
| 2010-11 (अनुमान)   | 1,60,000        | 20.30%                  |

- (ii). लाइसेंस करार के अनुसार, वीसीटीपीएल से अपेक्षा की गई है कि जब 1,00,000 टीईयू का थ्रुपुट अर्जित किया जाता है तो क्रेनों और अन्य परिसंपत्तियों के अधिग्रहण द्वारा विस्तार किया जाए। चूंकि इसे उम्मीद है कि वर्ष 2008-09 के दौरान इस लक्ष्य को पार कर लेगा, इसलिए इसने निम्नलिखित मुख्य निवेश प्रस्तावित किए हैं:-

(रु० लाखों में)

| क्र.सं. | परिसंपत्ति  | वर्ष    |         |         |
|---------|---|---------|---------|---------|
|         |   | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 |
| 1.      | अतिरिक्त भंडारण यार्ड   | 150.00  | 0       | 0       |
| 2.      | गट कॉम्पलेक्स एक्स.<br>(अतिरिक्त स्टाफ के लिए कार्यालय स्थान) | 74.00   | 0       | 0       |
| 3.      | वर्कशॉप   | 0       | 400.00  | 0       |
| 4.      | स्वंत्र और मशीनरी   | 39.50   | 0       | 0       |
| 5.      | आरएमव्ही (2 सं.)  | 0       | 6182.40 | 0       |
| 6.      | आरटीजीसी (4 सं.)  | 0       | 2592.00 | 0       |
| 7.      | आईटी  | 80.60   | 225.00  | 0       |
| 8.      | प्रशासनिक भवन   | 0       | 0       | 500.00  |
|         | जोड़  | 344.10  | 9399.40 | 500.00  |

- (iii). वीसीटीपीएल ने 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार दूसरे उच्चतम बोली मूल्य की सीमा तक रॉयल्टी के पास-थू का दावा किया है।
- (iv). वीसीटीपीएल द्वारा (कुशलता लाभ के कारण बचतों की गणना करने से पहले) तैयार किए गए लागत विवरण में दर्शाए गए वर्ष 2005 में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर निम्न अधिशेष, घाटा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

| (रु० लाखों में) |   |         |          |          |
|-----------------|---|---------|----------|----------|
| क्र. सं.        | विवरण   | 2008-09 | 2009-10  | 2010-11  |
| 1.              | प्रचालन आय                                      | 2761.36 | 3669.01  | 4431.27  |
| 2.              | निम्न अधिशेष/घाटा प्रतिफल के बाद                | 1.54    | -1131.00 | -1051.34 |
| 3.              | निम्न अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | 0.06%   | -30.83%  | -23.73%  |

- (v). लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत कुशलता के कारण लागत बचतें नीचे दी गई हैं:-

| क्र. सं. | वर्ष    | रु० लाखों में |
|----------|---------|---------------|
| 1.       | 2006-07 | 29.55         |
| 2.       | 2007-08 | 49.34         |
| 3.       | 2008-09 | 84.72         |
| 4.       | 2009-10 | 129.71        |
| 5.       | 2010-11 | 171.34        |

- (vi). प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन:

| क्र. सं. | वर्ष                   | प्रस्तावित वृद्धि %   |
|----------|------------------------|---|
| (i).     | समेकित प्रहस्तन दर     |   |
|          | (क). 2008-09           | कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं  |
|          | (ख). 2009-10 & 2010-11 | आयात और निर्यात कंटेनर प्रहस्तन के लिए समेकित दर में 7.81% वृद्धि।  |
| (ii).    | अन्य मदें              | कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं किया। इसके कि विनिर्देश शटिंग प्रमाणां को सभी वर्षों 2006-09 से 2010-11 के लिए मौजूदा रु० 10,000/- प्रति दिन से रु० 1,00,000/- प्रति दिन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। |

3.2. वीसीटीपीएल ने, तत्पश्चात, इसके लिए कारणों को स्पष्ट करते हुए कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं। प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित संशोधनों और उसके लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए औचित्यों का सार नीचे दिया गया है:-

| क्र.सं. | प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित संशोधन   | प्रस्तावित संशोधन के कारण  |
|---------|--|--|
| (i).    | आउट ऑफ गेज (ओओजी) कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रमाणां के 100 प्रतिशत का प्रीमियम मौजूदा 25 प्रतिशत के स्थान पर प्रस्तावित किया गया है। | आउट ऑफ गेज (ओओजी) कंटेनर स्लिंग्स, शेकल्स आदि जैसे विशेष प्रहस्तन गियरों का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं, क्योंकि इन्हें सामान्य तरीके से प्रहस्तित नहीं किया जा सकता। इसके लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता होती है। सामान्य कंटेनर के प्रहस्तन के लिए 23 फेरे/घंटा की औसत के स्थान पर एक घंटे के दौरान ओओजी कंटेनर का औसत 7 फेरे हैं। अतः ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन पर 100 प्रतिशत प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। |

|        |  |  |
|--------|--|--|
| (ii).  | ओओजी कंटेनर के भंडारण प्रभारों पर मौजूदा 25 प्रतिशत प्रीमियम के स्थान पर 200 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है।                     | ओओजी कंटेनर ज्यादा चौड़ा अथवा ज्यादा ऊँचा अथवा दोनों होते हैं। इसलिए, वे समीपवर्ती स्लॉट्स अभिग्रहण कर सकते हैं जोकि सामान्य परिस्थितियों के अधीन होते हैं, सामान्य कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किए जा सकते हैं। स्टेकिंग स्लॉटों का नुकसान 2 से 14 कंटेनरों के बीच होगा। इसलिए, ओओजी कंटेनरों के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। ओओजी कंटेनरों का औसत विराम समय अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2008 अवधि के लिए प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर 5.4 दिन होना बताया गया है।                             |
| (iii). | जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि:<br>मौजूदा 3 दिनों से कम करके 1 दिन किया जाए।   | अक्टूबर 2007 से मार्च 2008 अवधि के दौरान प्रहस्तित जोखिमपूर्ण कंटेनरों का औसत विराम समय 3.2 दिन है और वे मौजूदा दरमान के अनुसार 3 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त कर सकते हैं। इन कंटेनरों को अंतर्राष्ट्रीय मेरीटम जोखिमपूर्ण सामान (आईएमडीजी) संहिता का पालन करते हुए अलग-से रखा जाता है और टर्मिनल में कंटेनरों के अति-विराम के कारण जोखिम होता है। निरोधक के रूप में कार्य करने के लिए और सुरक्षा संबंधित कारणों से, जोखिमपूर्ण कंटेनरों की निःशुल्क अवधि आयात और निर्यात दोनों श्रेणियों के लिए 3 दिन से कम करके 1 दिन करने का प्रस्ताव किया गया है। |
| (iv).  | कूड़े को हटाने के प्रभारों को मौजूदा रु० 2000 प्रति ट्रक प्रति फेरा से बढ़ाकर रु० 8000 प्रति ट्रक प्रति फेरा करने का प्रस्ताव किया गया है। | टर्मिनल में आने वाले पोतों से हटाया गया कूड़ा म्यूनिसिपल कार्पोरेशन द्वारा अनुमोदित डम्पिंग यार्ड में ले जाया जाता है जोकि टर्मिनल से लगभग 20 कि०मी० है। कूड़ा इकट्ठा करने में आने वाली लागत लगभग रु० 468/- प्रति घन मीटर है और एक ट्रक फेरा में 15 घन मीटर वहन किया जा सकता है। तदनुसार, यह रु० 7020/- प्रति ट्रक फेरा परिगणित होता है। इसने इस वैकल्पिक सेवा के लिए रु० 8000/- प्रति ट्रक प्रति फेरा का प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।   |

3.3. पिछले दो वर्षों 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रहस्तित ओओजी कंटेनरों का यातायात और अनुवर्ती तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के अनुमान भेजे गए हैं। वीसीटीपीएल ने ओओजी/जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि से वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए क्रमशः 10.67 लाख, रु० 14.14 लाख और रु० 16.90 लाख के अतिरिक्त राजस्व का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि चूंकि कंटेनर की इस श्रेणी से सृजित राजस्व नगण्य है, इसलिए पहले प्रस्तुत की गई वित्तीय गणनाओं में कोई महत्वपूर्ण अन्तर नहीं आएगा।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रारंभ में दाखिल किया गया प्रस्ताव और बाद में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किए गए थे। वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां वीसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियां रूप में अग्रेषित की गई थीं। वीसीटीपीएल ने वीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीसीटीपीएल से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीसीटीपीएल ने प्रासंगिक सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं। उठाए गए प्रश्नों और वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

| क्र.सं. | उठाए गए प्रश्न   | वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए जवाब  |
|---------|--|---|
| क.      | वित्तीय/लागत विवरण:  |   |
| 1.      | वर्ष 2007-08 के अनुमान वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित इसका विधिवत् मिलान करते हुए वास्तविक आंकड़ों से अधुनातित किए जाएं। | <p>(क). लागत विवरण वार्षिक लेखों के आधार पर अधुनातित किया गया है और वर्ष 2007-08 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भी भेजी गई है।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 के अंत तक, इसने गैर-कंटेनर पोतों (एनसीवी) से रु० 603.58 लाख का राजस्व प्रतिवेदित किया है। यह आय अनियमित प्रकृति की है और इसलिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि संशोधित प्रशुल्क निर्धारित करते समय आरओसीई की गणना</p> |

|       |  |  |
|-------|--|--|
|       |  | के प्रयोजन के लिए इसे नजरअंदाज किया जाए। एनसीवी से आय को अलग करते हुए परिगणित आरओसीई सही तस्वीर पेश करेगा जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जाए।  |
| 2.    | वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों के संदर्भ में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड/निवल प्रखंड में किए गए समायोजन भेजें।  | इसने लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों के साथ-साथ वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड/परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड का मिलान करते हुए विवरण भेजा है।  |
| 3.    | यातायात:   |  |
| (i).  | वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित यातायात वृद्धि का पूर्व झुकाव दें, वर्ष 2008-09 के दौरान कंटेनर यातायात में 44.46 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार सही ठहराए। यातायात अनुमानों के समर्थन में वीसीटीपीएल द्वारा किया गया बाजार विश्लेषण भेजें।   | वर्तमान वित्तीय वर्ष 2008-09 की प्रथम तिमाही (अप्रैल से जून) के दौरान अर्जित थ्रुपुट 21509 टीईयू है, तदनुसारी अवधि के लिए 13942 टीईयू का पिछले वर्षों का यातायात के सापेक्ष, जिसका अर्थ है 54.3 प्रतिशत की वृद्धि।<br><br>यह वृद्धि मुख्यतः स्थानीय हिटरलैंड यातायात में है, जिसके हिटरलैंड में आ रहे लघु उद्योगों के कारण लगभग 40 प्रतिशत वृद्धि जारी रहने की संभावना है। बहुत-से स्टील और अल्यूमीनियम उद्योग उड़ीसा राज्य में आ रहे हैं जिससे आयात और निर्यात कंटेनर यातायात दोनों सृजित होने शुरू हो गए हैं। इसके वर्तमान वित्तीय वर्ष 2008-09 में पर्याप्त वृद्धि होने की संभावना है। तदनुसार, इसे उम्मीद है कि स्थानीय हिटरलैंड यातायात कम से कम 40 प्रतिशत वृद्धि के साथ लगभग 95000 टीईयू हो जाएगा।<br><br>आईसीडी यातायात के संचलन में विलंब करने के कारण पश्चिमी तट में भीड़ से, विपथन अपरिहार्य है। इसके अलावा, कॉनकॉर, बॉक्सट्रांस, निजी ट्रेन प्रचालक भी नियमित रेल सम्पर्कता उपलब्ध करवा रहे हैं। मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान अनुमानतः एक ट्रेन प्रति सप्ताह 7500 टीईयू सृजित करेगी। |
| (ii). | वर्ष 2005-06 और 2006-07 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात से, यह पाया गया है कि 20' कंटेनरों की हिस्सेदारी कुल कंटेनरों का 70 प्रतिशत से 75 प्रतिशत है। तदनुसार, कंटेनरों से टीईयू का परिवर्तन 1.3 होता है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के यातायात पूर्वानुमानों का अनुमान लगाने के लिए 1.4 का परिवर्तन कारक अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करें। वीसीटीपीएल पिछले तीन वर्षों में प्राप्त की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर परिकलन संशोधित करने पर विचार कर सकता है। परिणामस्वरूप, आय के अनुमानन में भी समायोजन किया जाए। | लक्षित विभाग हिटरलैंड कार्गो में परियोजना कार्गो, बेकार पेपर, वुड पल्प आदि का आयात नौभरण शामिल है जोकि 40' कंटेनरयुक्त कार्गो रूप में आयातित किए जाते हैं जबकि तम्बाकू, कपास, पेपर, सोया आदि का निर्यात नौभरण 40' कंटेनरों में ले जाया जाता है। थ्रुपुट में 40' कंटेनरों के हिस्से की वृद्धि करते हुए इन नौभरणों में धीरे-धीरे वृद्धि होने की संभावना है और इसलिए 20' : 40' का कंटेनर अनुपात लगभग 60:40 परिकलित किया गया है जिसके आधार पर बॉक्सों से टीईयू का परिवर्तन 1.4 रूप में अंगीकृत किया गया है।  |
| 4.    | प्रचालन लागत और अन्य व्यय:   |  |
| (i).  | चूंकि वीसीटीपीएल प्रचालनों को शुरू करने के समय प्रारंभ में 2 आरएमक्यूसी और आरटीजी पर पहले ही निवेश कर चुका है, इसलिए कृपया पृष्टि करें कि क्या अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए की शर्तों के अनुसार है। लगभग 1 लाख टीईयू का कुल यातायात प्रहस्तित करने के लिए 4 आरएमक्यूसी और 8 आरटीजी की तैनाती का औचित्य बताएं।  | एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल को 2 घाट क्रेन और अधुनातन प्रौद्योगिकी की 4 आरटीजी तैनात करने की आवश्यकता है और नई स्थिति में जब थ्रुपुट एक लाख टीईयू पर पहुंच जाता है। वीसीटी में प्रचालनात्मक मौजूदा घाट क्रेन और आरटीजी सभी पुराने मॉडल के हैं और एलए में शर्तों का अनुपालन करने के लिए है, इन नए उपस्करों को प्राप्त किए जाने की जरूरत है। इसके अलावा, 15 मी0 डुबाव और संभावित वृद्धि अनुमानों के साथ, यह उम्मीद की गई है कि वर्धित पार्सल आकार के साथ बड़े आकार के पोत वीसीटी पर आएंगे। इन पोतों के लिए तीव्र घुमाव के लिए कम से कम 3 क्रेनों की तैनाती की जरूरत होगी और इसलिए पर्याप्त बैकअप यार्ड उपस्कर के साथ कुल 4 आरएमक्यूसी रखना निकट भविष्य में दिन का आदेश होगा।   |

| (ii).                   | वर्ष 2007-08 को समाप्त वर्ष के लिए सभी वस्तुओं का थोक मूल्य सूचकांक वर्ष 2008-09 में सुविचारित प्रशुल्क संशोधन मामलों में वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अंगीकृत किया जाएगा। वीसीटीपीएल मुद्रास्फीति दर अधुनातित करते हुए अनुमान संशोधित करें।  | वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए सभी वस्तुओं का थोक मूल्य सूचकांक पूर्ववर्ती निवेदन में अंगीकृत 5.40 प्रतिशत के स्थान पर 5.60 प्रतिशत अंगीकृत किया गया है।   |          |          |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
|-------------------------|---|---|----------|----------|---------|---------|---------|--------------------|----|----|-----|-----|------|----------|----------|----------|----------|-------------------------|---------|---------|---------|---------|----------|---|-------|--------|--------|
| (iii).                  | प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर:  |   |          |          |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| (क).                    | तत्संबंधी पिछले वर्ष में अनुमानित औसत कर्मचारी लागत में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में 10 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 44 प्रतिशत वृद्धि करने के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी अनुमानित किया गया है। डब्ल्यूपीआई से परे औसत लागत प्रति कर्मचारी का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।  | <p>औसत लागत प्रति कर्मचारी में वृद्धि 5.60 प्रतिशत अनुमानित की गई है 10 प्रतिशत नहीं। औसत लागत प्रति कर्मचारी में वृद्धि तीन वर्षों के दौरान एकसमान ज्यादा अथवा कम है। औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित उपांतिक वृद्धि मौजूदा कर्मचारियों के वेतनों में वृद्धि के कारण है जोकि कम्पनी नीति के अनुसार और उद्योग मानकों के बराबर और अट्रीशन्स से दबने के मददेनजर 12 प्रतिशत से 14 प्रतिशत है। प्रचालन विभाग में कर्मचारियों की 5 श्रेणियां हैं। इसे औसत लागत प्रति कर्मचारी नहीं लिया जा सकता क्योंकि विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारी वेतनवृद्धियों के विभिन्न प्रतिशत प्राप्त कर रहे हैं। इसके अलावा, प्रतिस्पर्धी बाजार का सामना करने के लिए, नए प्रचालन स्टॉफ की भर्ती करते समय और मौजूदा कर्मचारियों को बनाए रखने के लिए उच्चतर वेतन ऑफर किए जाते हैं। इसने यह दर्शाने के लिए निम्नलिखित ब्योरे भेजे हैं कि औसत लागत प्रति कर्मचारी में 8 से 27 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>कर्मचारियों की सं.</td><td>52</td><td>63</td><td>115</td><td>140</td></tr><tr><td>वेतन</td><td>10917258</td><td>14222428</td><td>32838267</td><td>47126446</td></tr><tr><td>औसत लागत प्रति कर्मचारी</td><td>209,947</td><td>225,753</td><td>285,550</td><td>336,617</td></tr><tr><td>वृद्धि %</td><td>-</td><td>7.52%</td><td>26.49%</td><td>17.88%</td></tr></table> | विवरण    | 2007-08  | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | कर्मचारियों की सं. | 52 | 63 | 115 | 140 | वेतन | 10917258 | 14222428 | 32838267 | 47126446 | औसत लागत प्रति कर्मचारी | 209,947 | 225,753 | 285,550 | 336,617 | वृद्धि % | - | 7.52% | 26.49% | 17.88% |
| विवरण                   | 2007-08   | 2008-09   | 2009-10  | 2010-11  |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| कर्मचारियों की सं.      | 52  | 63  | 115      | 140      |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| वेतन                    | 10917258  | 14222428  | 32838267 | 47126446 |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| औसत लागत प्रति कर्मचारी | 209,947   | 225,753   | 285,550  | 336,617  |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| वृद्धि %                | -   | 7.52%   | 26.49%   | 17.88%   |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| (ख).                    | वर्ष 2008-09 के यातायात पूर्वानुमानों के मूल्यांकित क्षमता स्तर पर रहने की उम्मीद है। इस स्थिति के मददेनजर, कृपया वर्ष 2007-08 में तैनात किए गए श्रमिकों पर वर्ष 2008-09 के दौरान प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में 21 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।  | यह एलए में अपेक्षा के अनुसार मौजूदा उपस्करों के अलावा 2 घाट क्रेन और 4 आरटीजीसी प्राप्त करने की प्रक्रिया में है। इन उपस्करों के 2009 के दौरान पहुंचने की उम्मीद है। इन उपस्करों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए, प्रचालन और इंजीनियरिंग विभाग में अतिरिक्त स्टॉफ को भर्ती करने और इन उपस्करों के आने से पहले प्रशिक्षित करने की जरूरत पड़ेगी। इसके अलावा, मौजूदा उपस्कर इंजीनियरिंग विभाग की संख्या को कम कर रहा है और उपस्करों का सही रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए बढ़ाए जाने की जरूरत है। अतः वर्ष 2008-09 के दौरान कार्य बल में वृद्धि की गई है।  |          |          |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |
| (ग).                    | प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में और 82 प्रतिशत तक वृद्धि अर्थात् 2008-09 में 63 से 2009-10 में 115 कर्मचारी करने का अनुमान लगाया गया है। इसी प्रकार, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में स्टॉफ की संख्या में 140 की वृद्धि अर्थात् पिछले वर्ष में अनुमानित प्रचालन/प्रत्यक्ष मजदूरों पर 21 प्रतिशत तक, करने का अनुमान लगाया है। यह स्वीकार करते हुए कि प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर सामान्यतः निश्चित प्रकृति का है और यातायात के साथ अनुपाततः भिन्न होने की संभावना नहीं है, विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान स्टॉफ संख्या में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य स्पष्ट करें। | इसे नए उपस्कर के संस्थापन के लिए प्रचालकों की भर्ती करनी होगी क्योंकि उन्हें विशेष प्रशिक्षण दिए जाने की आवश्यकता होगी। चूंकि द्वितीय वर्ष (2009-10) के मध्य में नए उपस्कर का अभिग्रहण करना होगा, इसलिए इसने 2009-10 में 52 और कर्मचारी और वर्ष 2010-11 में और 25 कर्मचारियों की भर्ती करनी होगी, जोकि प्रचालन स्टॉफ में क्रमशः 82 प्रतिशत वृद्धि और 21.73 प्रतिशत वृद्धि दर्शाती है। इसने 2008-09 की प्रथम तिमाही में तैनात किए गए प्रचालन स्टॉफ (52 सं.) का ब्रेकअप भेजा है।  |          |          |         |         |         |                    |    |    |     |     |      |          |          |          |          |                         |         |         |         |         |          |   |       |        |        |

| (iv).                   | अनुरक्षण लेबर:   |  |             |             |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
|-------------------------|--|--|-------------|-------------|---------|---------|---------|--------------------|----|----|----|----|------|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------------------|---------|---------|---------|---------|-------------|---|------|----|-----|
| (क).                    | वर्ष 2009-10 के दौरान औसत लागत प्रति कर्मचारी में 13.7 प्रतिशत तक वृद्धि जोकि वार्षिक वृद्धि स्तर से अधिक है, का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।   | <p>औसत लागत प्रति कर्मचारी में वृद्धि 5.60 प्रतिशत अनुमानित की गई है 13.7 प्रतिशत नहीं। अतिरिक्त जनशक्ति की भर्ती के कारण, औसत लागत प्रति कर्मचारी 5 प्रतिशत से 13 प्रतिशत वृद्धि दर्शाती है जिसे निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>कर्मचारियों की सं.</td><td>22</td><td>35</td><td>43</td><td>54</td></tr><tr><td>वेतन</td><td>79,05,113</td><td>1,16,83,407</td><td>1,50,89,881</td><td>2,14,12,367</td></tr><tr><td>औसत लागत प्रति कर्मचारी</td><td>359,323</td><td>334,097</td><td>350,923</td><td>396,525</td></tr><tr><td>वृद्धि का %</td><td>-</td><td>(7%)</td><td>5%</td><td>13%</td></tr></table> <p>वेतन ढाँचा बाजार चालित है। वार्षिक वेतनवृद्धियां न केवल मुद्रास्फीति दर को लेखा में लेते हुए दी जाती है अपितु प्रतिस्पर्धी उद्योगों में वेतन मानकों, आपूर्ति और माँग स्थिति जैसे कारक भी हैं। सामान्यतः वेतन में वार्षिक वृद्धि 12 प्रतिशत से 14 प्रतिशत है।</p> <p>बाजार में अनुभवी तकनीकी कार्मिक का भारी अभाव है और प्रतिस्पर्धी उद्योग उच्चतर वेतन देते हुए अनुभवी कर्मचारियों को ले रहे हैं। अतः इसे मौजूदा कर्मचारियों के वेतन स्तर बढ़ाने हैं और नए कर्मचारियों को उच्चतर वेतन भी ऑफर करने हैं।</p> | विवरण       | 2007-08     | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | कर्मचारियों की सं. | 22 | 35 | 43 | 54 | वेतन | 79,05,113 | 1,16,83,407 | 1,50,89,881 | 2,14,12,367 | औसत लागत प्रति कर्मचारी | 359,323 | 334,097 | 350,923 | 396,525 | वृद्धि का % | - | (7%) | 5% | 13% |
| विवरण                   | 2007-08  | 2008-09  | 2009-10     | 2010-11     |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| कर्मचारियों की सं.      | 22   | 35   | 43          | 54          |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| वेतन                    | 79,05,113  | 1,16,83,407  | 1,50,89,881 | 2,14,12,367 |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| औसत लागत प्रति कर्मचारी | 359,323  | 334,097  | 350,923     | 396,525     |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| वृद्धि का %             | -  | (7%)   | 5%          | 13%         |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| (ख).                    | अनुरक्षण लेबर की संख्या वर्ष 2007-08 में 22 बताई गई है जोकि वर्ष 2008-09 में बढ़ाकर 35 (अर्थात् 31 प्रतिशत वृद्धि) अनुमानित की गई है। अनुरक्षण के लिए मजदूरों की संख्या में वृद्धि कर वर्ष 2009-10 के दौरान 43 और 2010-11 में 54 करने का अनुमान लगाया गया है अर्थात् 23 प्रतिशत से 28 प्रतिशत वृद्धि। विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान लेबर की इस श्रेणी में वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। | <p>अगले तीन वर्षों के दौरान अनुरक्षण के लिए जनशक्ति की उच्चतर अपेक्षा का अनुमान लगाने के कारण निम्नवत् हैं:-</p> <p>(1). मौजूदा थुपट स्तरों पर भी वर्तमान पुराने हो रहे उपस्कर के अनुरक्षण का प्रहस्तन करने के लिए मौजूदा जनशक्ति अपर्याप्त है। अनुरक्षण की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इसे वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के दौरान और भर्ती की जरूरत है।</p> <p>(2). 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी प्राप्त करने की प्रक्रिया जारी है जिनके वर्ष 2009 के दौरान शुरू होने की संभावना है।</p> <p>(3). यह आगामी वर्षों के दौरान उच्चतर थुपट स्तरों की उम्मीद कर रहा है जोकि मशीनरी के लिए उच्चतर चालन घंटों को जरूरी बना देगा। इसके अलावा, मौजूदा मशीनरी पुरानी है और समय बीतने के साथ ही साथ ज्यादा टूट-फूट की आशंका है और इसलिए इसे सही कार्यगत स्थिति में रखने के लिए ज्यादा जनशक्ति अपेक्षित है।</p>  |             |             |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| (v).                    | उपस्कर चालन लागत:  |  |             |             |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| (क).                    | बिजली लागत: पिछले वर्ष के अनुमानों से वर्ष 2009-10 में बिजली की इकाई लागत में 17.5 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2007-08 के दौरान बिजली की वास्तविक इकाई लागत दर्शाएं।  | <p>इकाई लागत और अधिकतम माँग प्रभारों में वृद्धि सभी तीन वर्षों के लिए डब्ल्यूपीआई अर्थात् 5.40 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। 2 आरएमक्यूसी के अभिग्रहण के मददेनजर, अधिकतम माँग की आवश्यकता के मौजूदा 720 केवीए से बढ़कर 1400 केवीए होने की उम्मीद है।</p> <p>2007-08 के दौरान प्रति इकाई बिजली की वास्तविक (औसत) लागत रु० 4.89 है और अधिकतम माँग की दर प्रति केवीए रु० 230 है। संशोधित लागत विवरण में, बिजली की इकाई दर में वार्षिक वृद्धि 5.60 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।</p>   |             |             |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |
| (ख).                    | ईंधन लागत: तत्संबंधी पिछले वर्षों की इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के लिए ईंधन   | ईंधन आवश्यकता में वृद्धि थुपट स्तर में वृद्धि के अनुपात में प्रत्यक्षतः अनुमानित की गई है। ईंधन की इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि डब्ल्यूपीआई पर सुविचारित की गई है। वर्तमान औसत ईंधन उपभोग  |             |             |         |         |         |                    |    |    |    |    |      |           |             |             |             |                         |         |         |         |         |             |   |      |    |     |

|                   | की इकाई लागत में 12.7 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।   | 1.87 लिटर प्रति टीईयू के बढ़कर 2 लिटर प्रति टीईयू होने की संभावना है। उपभोग में यह वृद्धि मुख्यतः मात्रा में वृद्धि और कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण में वृद्धि के कारण है, जिसे थ्रुपुट गणनाओं में शामिल नहीं किया गया है।   |      |           |         |           |         |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
|-------------------|---|---|------|-----------|---------|-----------|---------|---|---------|---|-------------------|--------|--------|-----|----------|-----|----------|-----|-----------------|-----------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------------|-----------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|---------------|--------|--------|-----|----------|-----|----------|-----|------|-----------|-----------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| (ग).              | मरम्मत और अनुरक्षण लागत:  | भंडारों और पुर्जों तथा टायर और ट्यूबों का उपभोग मरम्मतों और अनुरक्षण पर कुल व्यय का 97 प्रतिशत है। ये मदें थ्रुपुट निष्पादन में बदलाव से प्रत्यक्षतः भिन्न हैं। शेष राशि जिसमें कम्प्यूटर उपभोग्य और कर्मशाला औजार शामिल हैं, कुल व्यय का छोटा हिस्सा अर्थात् 3 प्रतिशत हैं। सभी इन चार मदों का उपभोग प्रत्यक्षतः संबंधित है और प्रचालनों पर निर्भर करता है। भंडारों और पुर्जों का उपयोग, उपस्कर के टायरों और ट्यूबों की टूट-फूट, कर्मशाला औजारों की वृद्धि हुई है क्योंकि उपस्कर के प्रचालनों और उपयोग में वृद्धि हुई है। इसके अलावा, उपस्कर का पुराना होना भी उच्चतर मरम्मतों और अनुरक्षण को आमंत्रित करता है। कम्प्यूटर उपभोग्य का उपभोग जबकि छोटे क्षेत्र का अभिग्रहण, मरम्मत और अनुरक्षण संबंधित प्रचालनों के कारण प्रशासनिक गतिविधियों में वृद्धि के साथ प्रत्यक्षतः वृद्धि करता है। अतः उपर्युक्त मदों का उपभोग थ्रुपुट निष्पादन से प्रत्यक्षतः आनुपातिक आधार पर सुविचारित किया गया है। इसने वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का ब्योरा भेजा है:- |      |           |         |           |         |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| (i).              | मरम्मतों और अनुरक्षण के अनुमानन के लिए अनुपात में प्रत्यक्षतः भिन्न कम्प्यूटर सामानों, भंडारों और पुर्जों, टायरों तथा ट्यूबों और कर्मशाला औजारों के उपभोग का अनुमान लगाने के कारण और आधार स्पष्ट करें। वीसीटीपीएल इस अनुमान की समीक्षा करे और विद्यार्थीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए विस्तृत परिकलन भेजे और वर्ष 2007-08 में प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय के संदर्भ में इसका औचित्य बताएं।  | <table><tr><th>मद</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>%</th><th>2009-10</th><th>%</th><th>2010-11</th><th>%</th></tr><tr><td>कम्प्यूटर उपभोग्य</td><td>66,253</td><td>93,201</td><td>1.8</td><td>1,25,957</td><td>1.8</td><td>1,49,122</td><td>1.8</td></tr><tr><td>भंडार और पुर्जे</td><td>18,06,949</td><td>25,41,920</td><td>48.8</td><td>33,80,740</td><td>48.9</td><td>40,67,071</td><td>48.8</td></tr><tr><td>टायर और ट्यूबें</td><td>17,66,247</td><td>24,84,662</td><td>47.8</td><td>33,04,397</td><td>47.7</td><td>39,75,459</td><td>47.8</td></tr><tr><td>कर्मशाला औजार</td><td>59,802</td><td>84,126</td><td>1.6</td><td>1,11,388</td><td>1.6</td><td>1,31,602</td><td>1.6</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>36,99,251</td><td>52,03,909</td><td>100</td><td>69,21,491</td><td>100</td><td>84,26,255</td><td>100</td></tr></table>   | मद   | 2007-08   | 2008-09 | %         | 2009-10 | % | 2010-11 | % | कम्प्यूटर उपभोग्य | 66,253 | 93,201 | 1.8 | 1,25,957 | 1.8 | 1,49,122 | 1.8 | भंडार और पुर्जे | 18,06,949 | 25,41,920 | 48.8 | 33,80,740 | 48.9 | 40,67,071 | 48.8 | टायर और ट्यूबें | 17,66,247 | 24,84,662 | 47.8 | 33,04,397 | 47.7 | 39,75,459 | 47.8 | कर्मशाला औजार | 59,802 | 84,126 | 1.6 | 1,11,388 | 1.6 | 1,31,602 | 1.6 | जोड़ | 36,99,251 | 52,03,909 | 100 | 69,21,491 | 100 | 84,26,255 | 100 |
| मद                | 2007-08   | 2008-09   | %    | 2009-10   | %       | 2010-11   | %       |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| कम्प्यूटर उपभोग्य | 66,253  | 93,201  | 1.8  | 1,25,957  | 1.8     | 1,49,122  | 1.8     |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| भंडार और पुर्जे   | 18,06,949   | 25,41,920   | 48.8 | 33,80,740 | 48.9    | 40,67,071 | 48.8    |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| टायर और ट्यूबें   | 17,66,247   | 24,84,662   | 47.8 | 33,04,397 | 47.7    | 39,75,459 | 47.8    |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| कर्मशाला औजार     | 59,802  | 84,126  | 1.6  | 1,11,388  | 1.6     | 1,31,602  | 1.6     |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| जोड़              | 36,99,251   | 52,03,909   | 100  | 69,21,491 | 100     | 84,26,255 | 100     |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| (ii).             | <p>(क) वीसीटीपीएल ने मरम्मत और अनुरक्षण लागत शोध के अधीन जेट्टी के बैकअप क्षेत्र में पेंवर ब्लॉक को पुनः दिखाने के लिए रु० 1.68 करोड़ के व्यय का अनुमान लगाया है। भेजे गए ब्योरों से, यह प्रकट होता है कि प्रस्तावित व्यय राजस्व व्यय की बजाय पूंजी व्यय है। संयोगवश, वीपीटी ने भी समान टिप्पणी की है। अतः वीसीटीपीएल स्पष्ट करे कि इस व्यय को पूंजी व्यय क्यों नहीं माना जा सकता।</p> <p>(ख) प्रस्ताव व्यय के संदर्भ में दिया गया दस्तावेजी साक्ष्य वेडर द्वारा जारी की गई कोटेशन है। कृपया प्रस्तावित व्यय के संदर्भ में वीसीटीपीएल द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश द्वारा अनुमान को प्रमाणित करें।</p> | <p>(क) पेंवर ब्लॉक का पुनः बिछाया जाना यार्ड में किया जाना है जहां कहीं गड़ड़े, टूटफूट, असमतलता भारी उपस्कर का वहन करने वाले कंटेनरों के संचालन के लिए यार्ड की मजबूती को जाँचे जाने की भी जरूरत है। यह कार्य एक समयावधि में किया जाना है और यह उम्मीद की जाती है कि इसमें 6-8 महीने की न्यूनतम अवधि लगेगी। चूंकि यह व्यय केवल राजस्व प्रकृति का है क्योंकि यह मुख्यतः अनुरक्षण गतिविधि से संबंधित है। निर्माण के स्थान और प्रकृति के कारण, ऐसा अनुरक्षण कार्य समय-समय पर किए जाने की जरूरत है। ऐसा संचयी व्यय राजस्व व्यय रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए।</p> <p>(ख) यह कार्य आदेश मानसून अवधि के समाप्त होने के पश्चात दिया जाना प्रस्तावित है।</p>  |      |           |         |           |         |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |
| (iii).            | रॉयल्टी: एलए के अनुसार प्रति रॉयल्टी पर विचार करते हुए और इसे प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार द्वितीय उद्धरण की सीमा तक अधिकतम स्वीकार करते हुए रॉयल्टी का विस्तृत परिकलन भेजें।   | निम्नलिखित तालिका तीन वर्षों के लिए रॉयल्टी की विस्तृत गणनाएं देता है। लागत विवरण में सुविचारित राशि टीएएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार कुल रॉयल्टी का 49 प्रतिशत (द्वितीय उद्धरण का एनपीवी) है।  |      |           |         |           |         |   |         |   |                   |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |        |        |     |          |     |          |     |      |           |           |     |           |     |           |     |



|          |   | (रुपयों में)  |            |            |  |
|----------|---|---|------------|------------|--|
| क्र. सं. | विवरण   | 2008-09   | 2009-10    | 2010-11    |  |
| (i).     | अनुमानित थुपुट (टीईयू)  | 1,00,000  | 1,33,000   | 1,60,000   |  |
| (ii).    | वास्तविक/अनुमानित थुपुट (पिछला प्रचालन वर्ष)  | 77,470  | 1,08,250   | 1,39,750   |  |
| (iii).   | एमजीटी एल के अनुसार (टीईयू)   | 1,12,000  | 1,40,000   | 1,66,400   |  |
| (iv).    | कमी (टीईयू) (iii - ii)  | 34,530  | 31,750     | 26,650     |  |
| (v).     | रॉयल्टी की दर प्रति टीईयू पर (रुपयों में)   | 75  | 100        | 100        |  |
| (vi).    | रॉयल्टी की दर कमी पर (रुपयों में)   | 75  | 75         | 100        |  |
| (vii).   | अनुमानित थुपुट पर रॉयल्टी (रु०) (v x i)   | 75,00,000   | 133,00,000 | 160,00,000 |  |
| (viii).  | रॉयल्टी कमी पर (रु०) (vi x iv)  | 25,89,750   | 23,81,250  | 26,65,000  |  |
| (ix).    | कुल रॉयल्टी (vii + viii)  | 100,89,750  | 156,81,250 | 186,65,000 |  |
| (x).     | टीएमपी के अनुसार दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक लागत विवरण में शामिल रॉयल्टी (49 प्रतिशत की दर से)  | 49,43,977   | 76,83,813  | 91,45,850  |  |
| (iv).    | उपस्कर किराया प्रभार:   |   |            |            |  |
| (क).     | 2007-08 तक किराये पर लिए गए उपस्कर और वर्ष 2008-09 और 2010-11 के दौरान किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर की सूची भेजी जाए और अनुमानों को दस्तावेजी समर्थन के साथ वैधीकृत किया जाए।   | <p>प्रचालन के लिए किराये पर लिए गए/आउटसोर्स किए गए उपस्कर टर्मिनल परिसर के भीतर कंटेनरों के परिवहन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलर हैं। मौजूदा आवश्यकता के अनुसार, टर्मिनल प्रचालन के लिए 16 ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात किए गए हैं। अतिरिक्त उपस्कर शामिल किए जाने और ट्रेनों के प्रहस्तन में वृद्धि से, 2009-10 के दौरान प्रचालक के लिए अपेक्षित ट्रैक्टर ट्रेलर जलयान साइड, रेल साइड और यार्ड के अन्दर स्थानांतरण प्रचालनों के लिए 36 होंगे।</p> <p>ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराये पर लेने के लिए संविदाकारों को देय प्रभार "प्रति टीईयू" आधार पर है और ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या पर निर्भर नहीं करता है।</p>  |            |            |  |
| (ख).     | यार्ड से जेट्टी और विलोमत: कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण के लिए प्रतिवेदित मौजूदा आउटसोर्सिंग लागत रु० 200 प्रति 20' कंटेनर और रु० 235 प्रति 40' कंटेनर आउटसोर्सिंग एजेंसियों के साथ हुए करार की प्रतियों द्वारा वैधीकृत की जाए। इसी प्रकार, इस सेवा के लिए आउटसोर्सिंग लागत में लगभग 75 प्रतिशत से 100 प्रतिशत की वृद्धि दस्तावेजी समर्थन द्वारा वैधीकृत की जाए। | <p>आंतरिक परिवहन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलर उपलब्ध करवाने के लिए जून 2007 में समाप्त हो चुके मौजूदा करार के पश्चात, वीसीटीपीएल ने 2007-10 के लिए स्थानीय ट्रांसपोर्टर्स से बोलियां आमंत्रित की थीं और रु० 200 प्रति 20' कंटेनर और रु० 255 प्रति 40' कंटेनर की दरों पर निम्नतम बोलीदाता को ठेका दिया गया था और इस बोलीदाता द्वारा उद्धरित दरें हमारे वित्तीय आंकड़ों में सुविचारित लागतों की सीमा में हैं।</p> <p>अगला ठेका उच्चतर कुशलता स्तर प्राप्त करने के लिए दोहरी लिफ्ट क्रेनों के लिए विशिष्ट हैवी ड्यूटी और नए टर्मिनल ट्रैक्टरों ट्रेलरों के लिए होगा। अतः लागत श्रीवाली ट्रांसपोर्ट द्वारा यथा उद्धरित सीमा में रहने की संभावना है।</p> |            |            |  |
| (v).     | बीमा:   |   |            |            |  |

|        |   |  |
|--------|---|--|
| (क).   | बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में बीमा लागत के अनुमानों का औचित्य बताएं।  | इसने वास्तव में भुगतान किए गए बीमा और वर्ष 2007-08 के दौरान परिसंपत्तियों के बीमित मूल्य के ब्योरे भेजे हैं और इसे बीमा कम्पनी के साथ हुए करार की प्रति के साथ प्रमाणित किया है। तीन वर्षों के लिए संवर्धनों सहित परिसंपत्तियों के लिए बीमा व्यय उस दर पर अनुमानित किया गया है जिसपर वर्ष 2007-08 के दौरान भुगतान की गई थी।  |
| (ख).   | रेल माउंटेड घाट क्रेनों और रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों के संदर्भ में परिसंपत्तियों के पुनर्स्थापन मूल्य का अनुमान लगाने का आधार भेजे और इसे दस्तावेजी समर्थन के साथ वैधीकृत करें।   | इसने आरएमक्यूसी और आरटीजीसी के अभियन्ताओं के लिए मै0 दूस्न हैवी इंडस्ट्रीज एंड कंस्ट्रक्शन कम्पनी लि0, कोरिया से कोटेशन प्राप्त की हैं जिन्हें इसके प्रस्ताव के साथ संलग्न किया था। इन उद्धरणों के अनुसार मूल्य सभी तीन वर्षों के लिए पुनर्स्थापन मूल्य के रूप में गणनाओं में अंगीकृत किए गए थे।   |
| (vi).  | तकनीकी सेवा शुल्क:<br>इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2005 को अधिसूचित पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रबंध व्यय को लागत की मद के रूप में स्वीकार किया था और यह दर्शाने के लिए कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को अनुमति दे दी है, वीसीटीपीएल प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर (आईटी) निर्धारण आदेश प्राप्त करेगा, जो शर्त के अधीन आयकर अधिनियम के अनुसार लेनदेन का 'आमर्स लैथ रिलेशनशिप' स्थापित करते हुए इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए परियोजना की शेष अवधि में प्रमांजित किया था। पिछले आदेश में विशेष रूप से उल्लेख करने के बावजूद वीसीटीपीएल ने यह दर्शाने के लिए पिछले वर्षों के आयकर निर्धारण आदेश नहीं भेजे हैं कि इस मद को आयकर प्राधिकारियों द्वारा व्यय रूप में स्वीकार किया गया है। आयकर निर्धारण प्रमाणपत्र के अभाव में, यह नोट किया जाए कि पूर्ववर्ती प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुमत्त प्रासंगिक लागत की समीक्षा की जाए। | इसने प्रवर्तकों को उनके साथ हुए करारों के अनुसार प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के लिए अपने वार्षिक लेखों में प्रावधान किया था। तथापि, कम्पनी को हुए नुकसानों के मद्देनजर इस शुल्क का भुगतान आस्थगित कर दिया गया था। आंतरिक व्यवस्था के अनुसार, यह राशि वर्ष/वर्षों में देय है जिससे काफी नकदी प्रवाह उपलब्ध है। निर्धारण के दौरान आयकर विभाग ने इस मद को व्यय रूप में नहीं माना था, चूंकि वास्तविक भुगतान अभी नहीं हुआ है और भुगतान के वर्ष में इस व्यय पर विचार किया जाएगा।<br><br>इसने निवेदन किया है कि प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क कम्पनी के साथ हुए करारों के अनुसार देय कम्पनी पर एक देयता है। यह देयता वर्ष/वर्षों के दौरान उत्तारी जाएगी जिसमें काफी नकदी प्रवाह उपलब्ध है जिसका अर्थ है कि यह आस्थगन के लिए केवल एक व्यवस्था है परंतु इससे बचने के लिए नहीं।<br><br>यह करार प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से पांच वर्षों के लिए किया गया था और तदनुसार वार्षिक लेखों में प्रावधान किए गए थे। हालांकि यह प्रावधान केवल पांच वर्षों के लिए है परंतु व्यय सम्पूर्ण पट्टा अवधि में बांटा गया था। लागत विवरण में यह प्रभाव नगण्य है।<br><br>इसने निर्धारण वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए आयकर विभाग के निर्धारण आदेशों की प्रति भेजी है। |
| (vii). | प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय:<br>वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय पिछले वर्षों के अनुमानों में क्रमशः 7.3 प्रतिशत, 10.35 प्रतिशत और 12 प्रतिशत अनुमानित किया गया है। चूंकि प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय ज्यादातर निश्चित प्रकृति का है, इसलिए कृपया विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए डब्ल्यूपीआई से अधिक इस लागत अनुमान में वृद्धि का औचित्य बताएं। इस लागत तत्त्व का विस्तृत ब्योरा भी भेजें।   | प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय के अधीन, (i) ट्रेवलिंग और वाहन, (ii) विपणन और (iii) प्रशासन संबंधी व्यय में वृद्धि वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए 5.60 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।<br><br>स्टॉफ लागत, प्रशासन में मुद्रास्फीति के लिए वृद्धि भी 5.6 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। इसके अलावा, वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के दौरान अतिरिक्त जनशक्ति आवश्यकता क्रमशः 1, 4 और 4 पर अनुमानित की गई है। इस अतिरिक्त जनशक्ति की लागत क्रमशः रु0 4.89 लाख, रु0 13.71 लाख और रु0 19.92 लाख अनुमानित की गई है। इस अतिरिक्त जनशक्ति के कारण, कुल व्यय में वृद्धि डब्ल्यूपीआई से अधिक प्रतीत होती है।   |
| क.     | नियोजित पूंजी   |  |
| (i).   | अचल परिसंपत्तियां:  |  |
| (क).   | सीएलए की शर्तों के अनुसार, वीसीटीपीएल को इस उपस्कर के तीसरे चरण में शुरू होने की उम्मीद है जब   | इसने निम्नलिखित कारणों से प्रारंभिक स्तर में 2 घाट क्रेन प्राप्त की थी -   |

|   |  |
|---|--|
| <p>थुपुट स्तर 1 लाख टीईयू पर पहुंच गया है। पिछले तीन वर्षों के लिए वास्तविक प्रहस्तित याज्ञायत न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट से कम है और 1 लाख टीईयू की वर्तमान क्षमता से भी कम है। वीसीटीपीएल ने यह मानते हुए वर्ष 2009-10 में अतिरिक्त उपस्कर पर नियोज्य प्रस्तावित किया है कि यह 2008-09 में 1 लाख टीईयू के स्तर पर पहुंच जाएगा।</p> <p>चूंकि वीसीटीपीएल प्रचालनों के शुरू होने के समय प्रारंभ में 2 आरएमक्यूसी और आरटीजीसी पर पहले ही निवेश कर चुका है, कम्पना पुष्टि करें कि क्या अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एल की शर्तों के अनुसार है और प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित मात्राओं के अनुसार में औचित्य दिया गया है।</p> | <p>(i). इसके टर्मिनल में आने वाले जलयानों से कंटेनरों का प्रहस्तन करने हेतु। यह नोट किया जाए कि अतिरिक्त नए कंटेनर जलयान बिना गिरर के हैं।</p> <p>(ii). कंटेनर जलयानों का तीव्र घुमाव सुनिश्चित करने के लिए।</p> <p>(iii). एडोसी प्रतिस्पर्धी कंटेनर टर्मिनलों के बराबर कुशलता स्तर पर निष्पादन के लिए।</p> <p>तथापि, एल के अनुसार, इसे 2 घाट क्रेनों और नवीनतम लॉजिस्टिक्स तथा नई डिपॉजिट काली 4 आरटीजीसी की आवश्यकता होती है जब थुपुट 1 लाख टीईयू पर पहुंच गया हो। इसके अलावा, अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित कारकों पर भी विचार किया गया है:-</p> <p>(i). टर्मिनल में मौजूदा घाट क्रेनों और आरटीजीसी का फुलना होना।</p> <p>(ii). किंगडम के पास 15 मीटर का दुबाव है जो ज्यादा क्षमता के कंटेनर जलयानों को यहां आने की अनुमति देता है। इन जलयानों का 32 मीटर से अधिक वजन और समग्र लम्बाई (एलओए) 200 मीटर तक होती है। इसलिए नौबालन इन जलयानों पर प्रचालन के लिए घाट क्रेन की ज्यादा संख्या की आवश्यकता की अनुमति देना। सामान्यतः इस प्रकार के जलयानों के लिए क्रेन क्षमता 3 के ज्यादा डोंग और इसलिए इन जलयानों का प्रचालन करने के लिए कम से कम 3 घाट क्रेनों को तैनात करने की जरूरत होती।</p>  |
| <p>(ख). इस पूंजी व्यय परियोजना की वर्तमान स्थिति और इसके संबंध में जारी किया गया कार्य आदेश, यदि कोई हो, अनुमानों को वैध ठहराने के लिए भेजें।</p>   | <p>वर्ष 2008-09 के लिए रु 344.10 लाख का पूंजी व्यय अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र, गेट कॉम्पलेक्स एक्सटेंशन, सीएएस, सीसीटीवी और ईएमएस तथा सफाई मशीन के लिए है।</p> <p>सफाई मशीन में लगने वाले मजदूरों की ज्यादा संख्या से अधिक कुशल और तेजी से अभियंत्रित सफाई में जाने के लिए जरूरी गई है। इससे धूल प्रदूषण से कार्य बल को सुरक्षित रखने के अलावा हर समय टर्मिनल को प्रस्तुत करने की स्थिति में मदद मिलेगी।</p> <p>(ii). वर्ष 2009-10 के लिए रु 9399.40 लाख का पूंजी व्यय निम्नलिखित परियोजनाओं के लिए विहित किया गया है:-</p> <p>(क). कर्मशाला भवन (2009-10) रु. 400.00 लाख।</p> <p>पिछले 5 वर्षों के लिए, इंजीनियरिंग विभाग अनुसंधान विधिविधियों के लिए सीमित खुले क्षेत्र और पोर्ट-केबिन्स के साथ आवश्यक जगह से कार्य करते रहे हैं।</p> <p>चूंकि टर्मिनल इसके थुपुट की शर्तों में उच्चतर वृद्धि के लिए तैयार किया गया है तथा उपस्कर प्राप्त करने की प्रक्रिया में कार्यरत है, इसलिए यह जरूरी हो जाता है कि एक स्थानीय कर्मशाला हो जिसमें आधुनिक अनुसंधान प्रबंध प्रणाली के लए सभी आवश्यकताएं हों। इसके अलावा, भाल के भंडारण के लिए स्थान भी एक कारक है जिसपर इस सुविधा के निर्माण के लिए विचार किया गया है। इस कार्य के लिए कार्य आदेश जारी नहीं किया गया है। तथापि, वर्ष 2009-10 अबधि के दौरान इन कार्यों को पूरा किया जाएगा।</p> <p>(ख). पुर्ज व्यय (2009-10) रु 225.00 लाख पर अनुमानित किए गए हैं।</p> <p>(ग). 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की प्राप्ति (2009-10) रु 8774.40 लाख</p> |

|       |   |  |
|-------|---|--|
|       |   | <p>इसने कार्य आदेश जारी नहीं किया है क्योंकि उपस्कर के प्रकार और भेक पर अध्ययन और निर्णय लेने के लिए एक से अधिक विकल्प हैं। इसमें अभी तक निविदा प्रक्रिया चल रही है और कार्य आदेश इस प्रक्रिया के पश्चात शीघ्र जारी किया जाएगा। किसी भी स्थिति में, यह परियोजना वर्ष 2009-10 में पूरी की जानी है।</p> <p>(घ). प्रशासनिक भवन (2010-11) रु0 500.00 लाख</p> <p>प्रशासनिक भवन के निर्माण के लिए अनुमान इसके मूल निवेदन में दिया गया है। यह निर्माण कार्य आदेश जारी करते हुए वर्ष 2009-10 के दौरान शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है ताकि इसे वर्ष 2010-11 के दौरान पूरा किया जा सके।</p> |
| (ग).  | परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित आरएमक्यूसी और आरटीजी के संवर्धन के कारण 1 लाख टीईयू की अतिरिक्त क्षमता का विस्तृत परिकलन भेजें।   | <p>तैनात किए गए मौजूदा उपस्करों के साथ, टर्मिनल की प्रहस्तन क्षमता 1 लाख टीईयू है। टर्मिनल के पास अब कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए 772 टीईयू भूमि स्लॉट हैं। 6 दिनों के औसत विराम समय और 2.25 के औसत स्टेकिंग कारक के साथ, टर्मिनल क्षमता 105,668 टीईयू है। इसे वर्ष 2009 तक बढ़ाकर 1096 टीईयू भूमि स्लॉट करने की कार्यवाही जारी है और अतिरिक्त उपस्करों अर्थात् घाट क्रेनों और आरटीजीसी का अनुमान लगाया जा रहा है। कंटेनर का औसत विराम समय तब 2.25 के स्टेकिंग कारक के साथ 5 दिन होने की संभावना है। इससे, टर्मिनल क्षमता 1,80,018 टीईयू हो जाएगी।</p>  |
| (घ).  | प्रस्तावित नए निवेश के कारण प्रचालन कुशलता में कोई सुधार अथवा इकाई प्रचालन लागत, यदि कोई हो, में कटौती दर्शाएं।   | <p>मौजूदा उपस्करों अर्थात् आरएमक्यूसी के साथ जोकि पेनामेक्स क्रेनों के पुराने मॉडल हैं, बड़े पोतों अर्थात् 32 मीटर से अधिक के बीम के प्रहस्तन की सीमा है। इसके अलावा, इन उपस्करों के पुराना होने के कारण प्रचालनात्मक निष्पादन भी सीमित हैं। यह सुपर पोस्ट पेनामेक्स क्रेन प्राप्त करना चाहता है जो 32 मीटर बीम से अधिक के जलयानों का प्रहस्तन कर सकें और जब मौजूदा उपस्करों से तुलना की जाए तो उच्चतर चक्र समय (फैरे/घंटा) हो। इससे यहां आने वाले जलयानों पर बेहतर प्रचालनात्मक निष्पादन में टर्मिनल को मदद मिलेगी और शिपिंग लाइनों को बेहतर सेवा ऑफर कर सकेगा।</p>                           |
| (ड).  | यह नोट किया जाए कि केवल पूर्ण और शुरू की गई परिसंपत्तियां ही विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए नियोजित पूंजी के लिए गिने जाएं। प्रगति-कार्य को लेखा में न लिया जाए। इस संबंध में पुष्टि भेजें।   | <p>यह एतद्वारा पुष्टि की गई है कि नियोजित पूंजी की गणना के लिए प्रगति-कार्य पर विचार नहीं किया गया है। केवल शुरू हुई परिसंपत्तियां गिनी गई हैं। तीन वर्षों के दौरान अनुमानों के लिए भी, विस्तार योजना के अनुसार शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित परिसंपत्तियां इन गणनाओं में सुविचारित की गई हैं।</p>  |
| (ii). | कार्यगत पूंजी:  |  |
| (क).  | एक माह के कुल राजस्व पर विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।  | <p>विविध देनदारियों के अनुमान अब दो महीनों के टर्मिनल प्रहस्तन प्रमारों में संशोधित की गई है जोकि संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार है।</p>   |
| (ख).  | वर्ष 2007-08 के दौरान पुर्जों के उपभोग की छह माह की वास्तविक औसत दर्शाएं। तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में पुर्जों के उपभोग का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। इस संबंध में विस्तृत परिकलन भी भेजें। | <p>पुर्जों के उपभोग को थ्रुपुट में वृद्धि में प्रत्यक्षतः अनुपातित किया गया है।</p>  |
| (ग).  | 15 दिन औसत नकदी व्यय पर मौजूदा देयताओं का अनुमानन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्यगत पूंजी अनुमानों के अनुसार नहीं पाया गया है। इसलिए, मौजूदा देयताओं के अनुमान का औचित्य बताएं।   | <p>मौजूदा देयताएं अब 15 दिनों के औसत रोकड़ व्ययों पर अनुमानित की गई हैं और इसे संशोधित लागत विवरण में शामिल किया गया है।</p>   |
| 6.    | संशोधित निर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, लाइसेंसदाता को एक स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा परिसंपत्तियों के सही मूल्य के अनुमानन के आधार   | <p>लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर परिसंपत्तियों के सही मूल्य का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। उस समय निर्धारण करना बहुत मुश्किल है, विशेषतः नम्बर और लाइसेंस अवधि के दौरान</p>  |

|         | पर लाइसेंसधारी को टर्मिनल मूल्य अदा करना होगा। लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर कंटेनर टर्मिनल के टर्मिनल मूल्य का अनुमान प्रचलित पीएलआर/ऋण की लागत पर परियोजना की सम्पूर्ण अवधि में इसके प्रभाव को वार्षिकीकृत करने के लिए दर्शाया जाए।   | अभिग्रहीत/निपटान की जाने वाली परिसंपत्तियों के प्रकार के मद्देनजर।  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
|---------|--|---|------|-----|-----|---------|----|----|---------|----|----|---------|-----|-----|
| ख.      | दरमान:   |   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 1.      | अति आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन प्रभार में प्रीमियम, जिसे वीसीटीपीएल प्रस्ताव में आउट ऑफ गेज़ रूप में परिभाषित किया गया है, अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में लागू प्रभारों के 25 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है। इस संदर्भ में, वीसीटीपीएल के मामले में 100 प्रतिशत प्रीमियम प्रस्तावित करने की असाधारण परिस्थितियाँ ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए शामिल अतिरिक्त लागत के साथ औचित्य बताए जाने की जरूरत है।   | एक घंटे के दौरान प्रहस्तित औसत ओओजी फेरे सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के समय 24 फेरे/घंटा की औसत के स्थान पर 2.5 है। इसी प्रकार, कंटेनर यार्ड में, यार्ड उपस्करों द्वारा प्रहस्तित औसत फेरे सामान्य कंटेनर के लिए 21 फेरे/घंटा हैं जबकि प्रहस्तित औसत फेरे एक ओओजी कंटेनर के लिए 5 फेरे/घंटा हैं। उपर्युक्त तथ्यों के आधार पर, एक ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए सामान्य कंटेनर प्रहस्तन प्रभार का दोगुना वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है।  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2.      | <p>(क). इस संबंध में, ओओजी कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार पर 200 प्रतिशत का प्रस्तावित प्रीमियम, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित ओओजी कंटेनरों की उनके आकार के साथ संख्या के संबंध में वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए वर्ष-वार आंकड़े भेजे जाएं। ओओजी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत क्षेत्र के बीच संबंध और भंडारण प्रभार का 200 प्रतिशत वसूल करने का प्रस्ताव स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). वीसीटीपीएल को चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दरमान में निर्धारण के अनुसार 200 प्रतिशत के प्रस्तावित प्रीमियम की बजाय तत्संबंधी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत वास्तविक भूमि स्लॉटों के आधार पर ओओजी कंटेनरों पर भंडारण प्रभार की वसूली निर्धारित करने पर विचार करें।</p> | <p>(क). ओओजी कंटेनर ज्यादा चौड़े, ज्यादा लम्बे अथवा ज्यादा ऊँचे अथवा दोनों होते हैं, जहां वे समीपवर्ती स्लॉट अभिग्रहीत करते हैं जिसके अधीन सामान्य परिस्थितियाँ इन-गेज़ कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए उपयोग की जा सकती हैं। ओओजी कंटेनर के आयाम पर निर्भर करते हुए, कंटेनर स्टेकिंग स्लॉटों का नुकसान न्यूनतम 2 कंटेनर से अधिकतम 14 कंटेनर हैं, क्योंकि ओओजी कंटेनर न केवल ज्यादा भूमि स्लॉट अभिग्रहीत करते हैं अपितु कंटेनरों को इसके सबसे ऊपर भी नहीं रखा जा सकता। उपर्युक्त को रखते हुए और इसे 2 कंटेनर स्लॉटों के नुकसान से सामान्यकरण करते हुए, यह प्रस्तावित किया गया है कि ओओजी कंटेनरों के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया है।</p> <p>पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रहस्तित ओओजी कंटेनरों के आंकड़े निम्नवत् दर्शाए गए हैं:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>20'</th><th>40'</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td><td>21</td><td>50</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>14</td><td>42</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>106</td><td>171</td></tr> </tbody> </table> <p>(ख). अभिग्रहीत वास्तविक भूमि स्लॉटों पर भंडारण प्रभार की वसूली करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं होगा क्योंकि यह एक कंटेनर से दूसरे कंटेनर भिन्न होगा। इसके अलावा, नुकसान हुए स्लॉटों की संख्या ओओजी कंटेनर के आकार के बावजूद हमेशा 2 से ज्यादा रहेगी। इसलिए 200 प्रतिशत प्रभार न्यूनतम है जो वसूल किया जा सकता है। यदि टीएएमपी के सुझाव को अंगीकृत किया जाता है तो व्यापार 200 प्रतिशत से अधिक भुगतान करना बन्द कर सकता है। तथापि, इस सुझाव के लिए खुला है यदि टीएएमपी और व्यापार इसके पक्ष में हों।</p> | वर्ष | 20' | 40' | 2005-06 | 21 | 50 | 2006-07 | 14 | 42 | 2007-08 | 106 | 171 |
| वर्ष    | 20'  | 40'   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2005-06 | 21   | 50  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2006-07 | 14   | 42  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2007-08 | 106  | 171   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 3.      | संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबंधित होना चाहिए। कृपया उत्पादकता के तलचिह्न स्तर दर्शाएँ जिन्हें तत्संबंधी प्रशुल्क मदों पर शासित शर्तों के रूप में दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।   | उत्पादकता स्तर लाइसेंस करार के अनुसार अर्थात् 30 फेरे प्रति जलयान प्रति बर्थ घंटा निर्धारित किया जा सकता है।  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |

5.2. वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 के अनुमानों को शामिल करने के लिए संशोधित लागत विवरण दाखिल किए हैं। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित कुल निवल घाटा प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित ₹ 2180.80 लाख

के स्थान पर ₹0 2376.92 लाख है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल घाटा 20.06 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

6. वीपीटी ने वीसीटीपीएल के प्रस्ताव के संदर्भ में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया था। वीपीटी ने स्पष्टीकरण भेजे हैं। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

| क्र.सं.        | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न  | वीपीटी का प्रतिसाद  |                  |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
|----------------|--|---|------------------|--------------|-------------|------------------|----------------|----------|------|-------|--------------|----------|-------|-------|---------|----------|-------|------|
| (i).           | (क). वर्ष 2007-08 के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात दर्शाएं।<br><br>(ख). वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात और आय पूर्वानुमानों की उपयुक्तता पर विशिष्ट टिप्पणी भेजें।   | (क). 2007-08 के लिए प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात है:- <table><tr><th>मद</th><th>वीसीटीपीएल</th><th>वीपीटी</th><th>जोड़</th></tr><tr><td>बॉक्सों की सं.</td><td>57181</td><td>34</td><td>57215</td></tr><tr><td>टीईयू की सं.</td><td>71086</td><td>34</td><td>71120</td></tr></table><br>(ख). यातायात और आय के मामले में वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए पूर्वानुमानों को तम्बाकू/न्यूज़ प्रिंट, आईसीडी यातायात और पोतांतरण कार्गो को आकर्षित करने के लिए उनके द्वारा किए जा रहे विपणन प्रयासों को देखकर न्यायोचित ठहराया है। | मद               | वीसीटीपीएल   | वीपीटी      | जोड़             | बॉक्सों की सं. | 57181    | 34   | 57215 | टीईयू की सं. | 71086    | 34    | 71120 |         |          |       |      |
| मद             | वीसीटीपीएल   | वीपीटी  | जोड़             |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| बॉक्सों की सं. | 57181  | 34  | 57215            |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| टीईयू की सं.   | 71086  | 34  | 71120            |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| (ii).          | पुष्टि करें कि क्या वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए देय रु 78.71 लाख का अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।  | यह पुष्टि की गई है कि वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए देय रु 78.71 लाख का अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।   |                  |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| (iii).         | एलए की शर्तों के अनुसार वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए वीसीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य अनुमानित रॉयल्टी दर्शाएं।  | वित्तीय वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए लाइसेंस करार की तारीख पर विचार करते हुए अनुमानित रॉयल्टी नीचे दी गई है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>टीईयू की सं.</th><th>दर रु 0 में</th><th>रु 0 करोड़ों में</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>1,40,000</td><td>75/-</td><td>1.05</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>1,66,400</td><td>100/-</td><td>1.66</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>1,86,400</td><td>100/-</td><td>1.86</td></tr></table>   | वर्ष             | टीईयू की सं. | दर रु 0 में | रु 0 करोड़ों में | 2008-09        | 1,40,000 | 75/- | 1.05  | 2009-10      | 1,66,400 | 100/- | 1.66  | 2010-11 | 1,86,400 | 100/- | 1.86 |
| वर्ष           | टीईयू की सं.   | दर रु 0 में   | रु 0 करोड़ों में |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| 2008-09        | 1,40,000   | 75/-  | 1.05             |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| 2009-10        | 1,66,400   | 100/-   | 1.66             |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| 2010-11        | 1,86,400   | 100/-   | 1.86             |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| (iv).          | वर्ष 2007-08 के लिए भेजे गए अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर, अनुरक्षण लेबर, मरम्मतें और अनुरक्षण लागत, उपस्कर किराया प्रभारों पर विशिष्ट टिप्पणी भेजें।  | वर्ष 2008-09 के दौरान, वीसीटीपीएल ने रु 168.50 लाख की लागत से जेट्टी के बैंक रीच क्षेत्र में पेवमेंट ब्लॉकों को पुनः बिछाते हुए मरम्मतें करने की योजना बनाई थी। प्रचालन लागत में उपर्युक्त अनुमानित वृद्धि की उपयुक्तता टीएमपी द्वारा जाँची जा सकती है। यह देखा गया है कि जेट्टियों के बैंक रीच क्षेत्र में पेवमेंट ब्लॉक पुनः बिछाने के लिए व्यय एक प्रमुख भारी रिपेयर है और उपयुक्त अवधि में प्रभावित किए जाने की जरूरत है।   |                  |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |
| (v).           | (क). चूंकि वीसीटीपीएल प्रचालनों को शुरू करने के समय प्रारंभ में 2 आरएमक्यूसी और आरटीजी पर पहले ही निवेश कर चुका है, इसलिए कृपया पुष्टि करें कि क्या अतिरिक्त उपस्कर प्राप्त करने के लिए वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए की शर्तों के अनुसार है और क्या अनुमानित मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए यह निवेश औचित्यपरक है।<br><br>(ख). इसी प्रकार, यह भी टिप्पणी करें कि क्या वर्ष 2008-09 में प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु 344 लाख और वर्ष 2010-11 में रु 500 लाख का संवर्धन एलए की शर्तों के अनुसार है। | (क). लाइसेंस करार के परिशिष्ट 13 और 16 के अनुसार, वीसीटीपीएल को उपस्कर बदलने होंगे। अतः मै0 वीसीटीपीएल द्वारा दिया गया प्रस्ताव लाइसेंस करार के अनुसार है।<br><br>(ख). वर्ष 2008-09 में प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु 344 लाख और वर्ष 2010-11 में रु 500 लाख का संवर्धन लाइसेंस करार के अनुसार है परंतु वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः 1.00 लाख टीईयू, 1.33 लाख टीईयू और 1.60 लाख टीईयू है।   |                  |              |             |                  |                |          |      |       |              |          |       |       |         |          |       |      |

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल को निम्नलिखित सूचना भेजने की सलाह दी गई थी:-

- (i). अप्रैल-दिसम्बर, 2008 अवधि के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन और तदनुसार भविष्य अवधि के लिए अनुमान अधुनातन करना।
- (ii). पूंजी संवर्धनों के ब्योरे जो किए गए हैं/चालू वित्तीय वर्ष में किए जाने हैं और इसे दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित करें। भविष्य अवधि के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों के संबंध में की गई कार्रवाई की वर्तमान स्थिति भी दर्शाएं।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीसीटीपीएल ने अप्रैल से दिसम्बर 2008 अवधि के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन भेजा है और 2008-09 की शेष अवधि के लिए अनुमान भी अधुनातित किए हैं। परिणामस्वरूप, वीपीटी ने 2008-09 की नौ महीनों की अवधि के लिए प्राप्त किए गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमान भी संशोधित किए हैं। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान किए जाने के लिए प्रस्तावित पूंजी संवर्धनों संबंधी ब्योरे और उनकी वर्तमान स्थिति भी भेजी गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान प्रस्तावित कुछ पूंजी संवर्धन अगले वर्ष तक के लिए आस्थगित किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा अन्य निवेदनों के साथ भेजी गई सूचना नीचे सारबद्ध की गई है:-

(i). यातायात:

- (क). पहले प्रस्तुत किए गए यातायात पूर्वानुमान उस समय प्रचलित मार्केट चलन पर आधारित है और उस समय ज्ञात बिजनेस प्रस्ताव पर विचार करते हुए थे। अप्रैल से दिसम्बर, 2008 के लिए प्रहस्तित वास्तविक थुपुट 64896 टीईयू प्रतिवेदित किया गया है। अतः वर्ष 2008-09 और अनुवर्ती वर्षों के लिए यातायात निम्नवत् पुनः अनुमानित किया गया है:-

(टीईयू में)

| वर्ष    | पूर्ववर्ती यातायात पूर्वानुमान | संशोधित यातायात पूर्वानुमान |
|---------|--------------------------------|-----------------------------|
| 2008-09 | 1,00,000                       | 84,031                      |
| 2009-10 | 1,33,000                       | 1,05,000                    |
| 2010-11 | 1,60,000                       | 1,33,000                    |

- (ख). पिछले वर्ष के अनुमानों में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान 25 प्रतिशत और 27 प्रतिशत की यातायात वृद्धि परिकल्पित की गई है।

पोतांतरण और आईसीडी यातायात के क्षेत्र में मात्राओं को बढ़ाने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं। लाइम्स कोलकाता-विजाग क्षेत्र में नई सेवाएं शुरू करने के लिए उत्सुक है। इसे उम्मीद है कि 2009-10 में लगभग 400 टीईयू प्रति माह की पोतांतरण कंटेनर आवाजाही होगी। अनुवर्ती वर्ष में इसके बढ़कर लगभग 750 टीईयू प्रति माह (अर्थात् समग्र यातायात पर लगभग 5 प्रतिशत की वृद्धि) होने की संभावना है। तदनुसार, यह अनुमान लगाया गया है कि पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन वर्ष 2009-10 के लिए कुल मात्रा का 9 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 के लिए मात्रा का 14 प्रतिशत होगा। आईसीडी यातायात के मामले में, यह वर्ष 2009-10 में 3 ट्रेन (140 टीईयू प्रति ट्रेन की दर से) अर्थात् कुल यातायात का 6 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 के लिए 5 ट्रेनें अर्थात् कुल यातायात का 6 प्रतिशत। इसने विभिन्न प्रकार के कंटेनरों, आकार, आदि के संदर्भ में थुपुट अनुमानन की विस्तृत बनावट भी भेजी है।

- (ii). संशोधित थुपुट पूर्वानुमानों के मद्देनजर आय अनुमानन भी परिणामस्वरूप संशोधित किया गया है।

- (iii). वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान भंडारण प्रभार वर्ष 2008-09 में हुए प्रोदभूत से कम होगा। वर्ष 2008-09 के दौरान, कुछ ग्राहकों ने तीसरी तिमाही में बहुत संख्या में लदे हुए कंटेनरों का आयात किया था जोकि उनपर मंदी की मार के कारण, 15-30 दिनों की विस्तारित निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं हटाए जा सके। इसके परिणामस्वरूप भंडारण शीर्ष के अंतर्गत ज्यादा आय हुई। तथापि, भविष्य में ऐसा होने की संभावना नहीं है। इसने यह निवेदन भी किया है कि स्थानीय कंटेनर फ्रेट स्टेशनों (सीएफएस) ने कार्गो और कंटेनरों के प्रभावी प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त स्थान अभिग्रहीत करने के अलावा अपनी प्रहस्तन क्षमताओं में सुधार किया है। एक और नए सीएफएस के शीघ्र ही खुलने की

संभावना है। इससे टर्मिनल में कंटेनरों की भंडारण अवधि और कम होगी और परिणामस्वरूप भंडारण आय भी कम होगी।

(iv). टर्मिनल क्षमता

वर्ष 2009-10 में पहले योजनाबद्ध अतिरिक्त भंडारण भूमि प्लॉटों पर निवेश 2010-11 तक आस्थगित किया गया है। इस निवेश के कारण, टर्मिनल में कंटेनरों का औसत विराम 6 दिनों से कम हो कर 5 दिन रहने का अनुमान लगाया गया है और टर्मिनल की क्षमता 1,05,668 टीईयू पर निर्धारित मौजूदा क्षमता से बढ़कर 1,26,801 टीईयू होने की संभावना है।

(v). (क). पूंजी निवेश:

पहले प्रस्तावित पूंजी निवेश आर्थिक मंदी और विदेशी मुद्रा विनिमय दरों में असामान्य वृद्धि के मद्देनजर पुनः निर्धारित किया गया है और अनुमान संशोधित किए गए हैं। मौजूदा वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक पूंजी निवेश लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। आरएमक्यूसी और आरटीजीसी जैसे उपस्करों की खरीद और कुछ अन्य निवेश जो मूलतः वर्ष 2009-10 के लिए योजनाबद्ध किए गए थे, संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2010-11 में स्थानांतरित किए गए हैं।

संशोधित वर्ष-वार निवेश अनुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए प्रस्तावित निवेश की वर्तमान स्थिति भी नीचे दी गई तालिका में संक्षिप्त रूप से दर्शाई गई है:-

| क्र. सं. | परिसंपत्ति   | वर्ष<br>(रु० लाखों में) |   |                                | टिप्पणियां   | वर्तमान स्थिति   |
|----------|--|-------------------------|---|--------------------------------|--|--|
|          |  | 2008-09                 | 2009-10   | 2010-11                        |  |  |
| 1.       | सफाई मशीन  | 21.50                   | --  | --                             | पहले से खरीदा हुआ और इस्तेमाल किया जा रहा है।  |  |
| 2.       | गेट कॉम्प्लेक्स एक्स. (अतिरिक्त स्टॉफ के लिए कार्यालय स्थान) | --                      | 135.00  | --                             | 2008-09 में मूलतः योजनाबद्ध 2009-10 के लिए आस्थगित।  | पिल्लरों की इरेक्शन आदि पूर्ण। दीवारों का निर्माण प्रगतिधीन है।  |
| 3.       | आईटी   | --                      | # 80.40<br>(नेटवर्क अपडेशन एक्सेस कंट्रोल, सीसीटीवी, आदि) | ## 225.00<br>(नेविस एक्सप्रेस) | 2008-09 में योजनाबद्ध रु० 80.60 लाख का प्रस्तावित निवेश 2009-10 के लिए आस्थगित।<br><br>2009-10 में योजनाबद्ध रु० 225 लाख 2010-11 के लिए आस्थगित। | # वेंडरों को पहचान की गई है। बातचीत के बाद आदेश दिया जाएगा।<br><br>## वेंडर ने ऑफर प्रस्तुत कर दी है और सॉफ्टवेयर अनुप्रयोजन का प्रदर्शन कर दिया है। |
| 4.       | 2 स. आरएमक्यूसी  | --                      | --  | * 7418.88                      | 2009-10 में पहले योजनाबद्ध रु० 6182.40 लाख 2020-11 के लिए आस्थगित।   | तकनीकी विशिष्टता बन्द हो चुकी है। आदेश दिए जाने के लिए भावी बोलीदाताओं के साथ  |



|    |                          |              |               |                 |   |  |
|----|--------------------------|--------------|---------------|-----------------|---|--|
| 5. | 4 सं.<br>आरटीजीसी        | --           | --            | * 3110.40       | 2009-10 में<br>योजनाबद्ध रु0 2512<br>लाख आस्थगित।         | बातचीत जारी है।<br>* आरएमक्यूसी और<br>आरटीजीसी की<br>अनुमानित लागत<br>विदेशी मुद्रा विनिमय<br>दर में बदलाव के<br>मद्देनजर संशोधित<br>की गई है। |
| 6. | प्रशासनिक भवन            | --           | --            | 500.00          | कोई परिवर्तन नहीं   | निविदा प्रक्रिया अभी<br>शुरू की जानी है।   |
| 7. | अतिरिक्त<br>भंडारण यार्ड | --           | --            | 150.00          | 2008-09 में मूलतः<br>योजनाबद्ध 2010-11<br>के लिए आस्थगित। | भू सर्वेक्षण पूरा हो<br>चुका है।<br>आवश्यकताओं के<br>निर्धारण के लिए<br>परामर्शदाता नियुक्त<br>किया गया है।                                    |
| 8. | वर्क शॉप                 | --           | --            | 400.00          | 2009-10 में पहले<br>योजनाबद्ध 2010-11<br>के लिए आस्थगित।  | कुछ विशिष्ट नहीं<br>दर्शाया गया है।  |
|    | <b>जोड़</b>              | <b>21.50</b> | <b>215.40</b> | <b>11804.28</b> |   |  |

(ख). इसने दोहराया है कि वर्ष 2010-11 में अभिगृहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी वीपीटी के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार है। एलए के परिशिष्ट 13 के साथ पठित परिशिष्ट 7 के अनुसार, वीसीटीपीएल को निम्नलिखित उपस्कर तैनात करने हैं:-

|                         | चरण I          | चरण II           | चरण III  |
|-------------------------|----------------|------------------|--|
| अवधि                    | 0-5 वर्ष       | 5वें वर्ष से आगे | 100,000 टीईयू क्षमता<br>प्राप्त करने पर + 18<br>महीनें |
| उपस्कर<br>समीपवर्ती     | 1 मोबाइल क्रेन | 2 मोबाइल क्रेनें | 2 आरएमक्यूसी   |
| उपस्कर<br>यार्ड<br>साइड | 2 रीच स्टेकर्स | 4 रीच स्टेकर्स   | 4 आरटीजीसी<br>2 रीच स्टेकर<br>8 ट्रेक्टर ट्रेलर्स      |

वीसीटीपीएल द्वारा प्रारंभ में प्राप्त की गई दो पुरानी आरएमक्यूसी का अभी भी कुछ उपयोगी जीवनकाल है। ये क्रेनें तब इस्तेमाल की जा सकती हैं जब कभी बर्थ पर दो पोत हों और प्रत्येक पोत पर दो क्रेनें तैनात करने की जरूरत हो अथवा उस समय जब एकल प्रमुख लाइन पोत पर तीन से चार क्रेनें तैनात करने की जरूरत हो, जोकि एक मानक प्रतिमानक है।

(vi). संशोधन और व्यय:

(क). अतिरिक्त स्टॉफ की आवश्यकता का अनुमान संशोधित किया गया है और आरएमक्यूसी, आरटीजीसी और अन्य परिसंपत्तियों पर निवेश को वर्ष 2009-10 से 2010-11 में आस्थगित करने के मद्देनजर कम किया गया है। अतिरिक्त स्टॉफ और अनुमानित व्यय की आवश्यकता का संशोधित अनुमान है:-

| क्र.सं. | विभाग   | 2009-10            |           | 2010-11            |             |
|---------|---------|--------------------|-----------|--------------------|-------------|
|         |         | कर्मचारियों की सं. | राशि      | कर्मचारियों की सं. | राशि        |
| 1.      | प्रचालन | 15                 | 41,66,268 | 42                 | 1,76,00,106 |

|    |            |   |           |    |           |
|----|------------|---|-----------|----|-----------|
| 2. | इजीनियरिंग | 8 | 21,20,000 | 11 | 42,41,820 |
| 3. | अन्य       | 4 | 12,81,600 | 4  | 19,61,792 |

- (ख). वर्ष 2008-09 में पेवर ब्लॉकों को दोबारा बिछाने पर ₹0 168.50 लाख व्यय के अनुमान वर्ष 2009-10 में स्थानांतरित किए गए हैं।
- (ग). वीपीटी के पत्र सं. अस्टेट/वीसीटीपीएल/बीओटी/एसए/418 दिनांक 31 मई, 2008 के अनुसार, वीसीटीपीएल को खाली भूमि के पट्टे के लिए पट्टा करार करना होगा। इस करार के पंजीकरण प्रभारों की अनुमानित लागत ₹0 89.43 लाख है जोकि वर्ष 2009-10 के दौरान लागत मद के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (घ). यार्ड से जेट्टी और विलोमत: और यार्ड के भीतर भी कंटेनरों को वहन करने के लिए आंतरिक परिवहन वर्तमान में ₹0 200/- प्रति 20' कंटेनर और ₹0 255/- प्रति 40' कंटेनर की दर से आउटसोर्स किया जा रहा है। वर्तमान करार जून 2009 में समाप्त हो रहा है। मात्राओं में वृद्धि और कुशलता स्तरों में सुधार लाने के आशय से, यह प्रस्तावित किया गया है कि उस ठेकेदार से परिवहन गतिविधि आउटसोर्स की जाए जो विशिष्ट हैवी ड्यूटी और अधिमानतः दोहरी लिफ्ट क्रेनों के लिए नए टर्मिनल ट्रैक्टर उपलब्ध करवाने के लिए तैयार हो, जिसमें लागत वर्तमान ट्रेलरों की तुलना में ज्यादा है। अतः दरें वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः ₹0 350/- और ₹0 525/- में संशोधित किए जाने का अनुमान लगाया गया है। यह दर अप्रैल, 2007 की कीमत बोली पर आधारित है और कीमतें बढ़ भी सकती हैं।
- (ङ). अप्रैल से दिसम्बर, 2008 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक राजस्व में "गैर-कंटेनर पोतों (एनसीवी) से आय" राशि ₹0 700.18 लाख शामिल है। वीसीटीपीएल पर रुकने वाले गैर-कंटेनर पोतों में बल्क पोत शामिल है जो भीड़ के कारण वीपीटी में आगमन पर बर्थ प्राप्त नहीं कर पाते हैं अथवा वे जिन्हें आंतरिक हारबर में प्रवेश करने के लिए कम डुबाव में पहुंचने से पहले खाली करना होता है। इसके अलावा, बल्क केरियर्स, ऑफशोर सप्लाय पोत (ओएसवी) वीसीटीपीएल पर बर्थ किए गए एनसीवी की अन्य श्रेणी है। यह उम्मीद की गई है कि एनसीवी आय केवल एक और माह अर्थात् जनवरी 2009 के लिए प्रोद्भूत की जा सकती है। निकट भविष्य में बल्क केरियर्स और ओएसवी बर्थिंग की पद्धति जारी रखने की स्थिति के निम्नलिखित कारणों से मुश्किल प्रतीत होती है:-
- बल्क केरियर्स के मामले में, वीपीटी ने हाल ही में आंतरिक हारबर में स्वीकार्य डुबाव को निकर्षित और बढ़ाकर 11 मी० किया है और इसलिए पोतों की संख्या जिन्हें खाली करने की आवश्यकता होगी, कम हो जाएगी।
  - द्वितीयतः वीपीटी में भीड़ बहुत तेजी से कम हुई है जिससे वीपीटी में बर्थ की प्रतीक्षा के लिए अपेक्षित बल्क केरियर्स की संख्या में और कमी होगी और इसलिए वीसीटीपीएल बर्थ की जरूरत नहीं होगी।
  - गंगावरम पत्तन के पड़ोस में आने से, एनसीवी के पास ज्यादा विकल्प नहीं होंगे।
  - रिगों को केवल आकस्मिकता के मामले में वीसीटीपीएल पर बर्थ किया गया था और खाली रहने की संभावना बहुत कम है। इसके अलावा, काकीनाडा में अब ओएसवी के लिए अलग-से बर्थ हैं और संभवतः गंगावरम इन पोतों को आकर्षित कर रहा है, वीसीटीपीएल

की ओर ओएसवी की संख्या भी कम होती जाएगी और एक समय रुक जाएगी।

8.2. वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के अनुसार लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

| क्र. सं. | विवरण                                    | वास्तविक 2007-08 | (₹ लाखों में)<br>30 जनवरी, 2009 को भेजे गए संशोधित लागत विवरण के अनुसार |            |             |
|----------|--|------------------|---|------------|-------------|
|          |  |                  | 2008-09   | 2009-10    | 2010-11     |
|          | अनुमानित यातायात टीईयू में               | 71086            | 84031   | 105050     | 133000      |
|          | प्रचालन आय                               | 2719.11          | 3479.50   | 2792.52    | 3428.33     |
|          | कुल लागत                                 | 1600.19          | 1871.21   | 2517.09    | 3606.93     |
|          | अधिशेष/घाटा (2-3)                        | 1118.93          | 1608.29   | 275.43     | (-) 178.60  |
|          | नियोजित पूंजी                            | 5096.15          | 4753.74   | 4319.10    | 14890.82    |
|          | क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई   | 548.54           | 604.86  | 572.24     | 1760.25     |
|          | निवल अधिशेष/घाटा (4-6)                   | 570.39           | 1003.43   | (-) 296.81 | (-) 1938.85 |
|          | निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में | 20.98%           | 28.84%  | (-) 10.63% | (-) 56.55%  |
|          | वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत कुशलता लाभ     |                  | 50.40   | 65.46      | 94.86       |

8.3. प्रशुल्क वृद्धि और प्रस्तावित दरमान में संशोधन इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार रखे गए हैं।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- अपने दरमान के संशोधन के लिए फरवरी, 2008 में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के अनुमानों पर आधारित थे। हमारी सलाह के तत्पश्चात्, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के वास्तविक आंकड़ों और जनवरी 2009 से मार्च 2009 अवधि के अनुमानों के साथ लागत विवरणों को अधुनातित किया था। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के अनुमान भी पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अधुनातित किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2008 और वीसीटीपीएल द्वारा बाद में 30 जनवरी 2009 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के साथ किए गए निवेदनों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट जून, 2007 के प्रशुल्क आदेश में सुनिश्चित 75,000 टीईयू के अनुमानित यातायात के अपेक्षाकृत 71,086 टीईयू है। वीसीटीपीएल ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2008-09 में 1,00,000 टीईयू, वर्ष 2009-10 में 1,33,000 टीईयू और वर्ष 2010-11 में 1,60,000 टीईयू के प्रहस्तन का अनुमान लगाया था। वित्तीय वर्ष 2008-09 के प्रथम नौ महीनों के लिए प्रतिवेदित वास्तविक थ्रुपुट 64,896 टीईयू है। इसलिए, 2008-09 के पूर्ण वर्ष के यातायात पूर्वानुमान को वीसीटीपीएल द्वारा कम करके 84,031 टीईयू किया गया है। परिणामस्वरूप, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के यातायात पूर्वानुमानों को भी क्रमशः 1,05,000 टीईयू और 1,33,000 टीईयू संशोधित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित यातायात वृद्धि पिछले वर्ष के अनुमानों से क्रमशः 25 प्रतिशत और 26.7 प्रतिशत है।

वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए यातायात अनुमानों से, यह प्रकट होता है कि 1.4 का कारक 60:40 पर 20 फीट और 40 फीट बॉक्सों के कंटेनर मिश्रण की परिकल्पना करते हुए टीईयू से बॉक्सों में परिवर्तन के लिए लागू किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2007-08 और 2008-09 में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनरों का ब्रेकअप दर्शाता है कि 20 फीट और 40 फीट बॉक्सों का अनुपात 75:25 है और, तदनुसार, टीईयू से बॉक्सों का अनुपात 1.25 होगा। जब पिछले वास्तविक आंकड़ों से भिन्न 20' / 40' कंटेनर का कंटेनर मिश्रण अंगीकृत करने पर विशिष्ट स्पष्टीकरण मांगा गया था, तब वीसीटीपीएल ने सामान्य बयान दिया था कि कुल थ्रुपुट में 40 फीट कंटेनरों के हिस्से के धीरे-धीरे बढ़ने की उम्मीद है और इसलिए 20 फीट / 40 फीट का कंटेनर अनुपात लगभग 60:40 होना परिकल्पित किया गया है। हालांकि यह मौजूदा टर्मिनलों के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता, परंतु सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित टीईयू अनुपात 1:3 है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे कई अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों पर टीईयू अनुपात भी लगभग 1:3 है। वीसीटीपीएल द्वारा परिकल्पित 40 फीट कंटेनर के हिस्से में अचानक वृद्धि किसी विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं की गई है। इसलिए, आय के अनुमानों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित बॉक्सों की संख्या पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 1.25 का परिवर्तन कारक लागू करते हुए संशोधित की गई है। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 20 फीट और 40 फीट बॉक्सों का ब्रेकअप वर्ष 2008-09 के नौ महीनों के लिए भेजे गए वास्तविक कंटेनर मिश्रण के आधार पर उपयुक्ततः संशोधित किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान आईसीडी कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों के यातायात में वृद्धि वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर सुविचारित की गई है। तदनुसार, आय अनुमानन के इस विश्लेषण में सुविचारित बॉक्सों की संशोधित संख्या वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित 75,000 बॉक्सों और 95,000 बॉक्सों के स्थान पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 84,000 और 1,06,400 हैं। तथापि, वीसीटीपीएल को सुविचारित परिवर्तन कारक में महत्वपूर्ण त्रुटि के किसी मामले में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की सामयिक समीक्षा प्रस्तावित करने का विकल्प दिया गया है जिसका इस विश्लेषण में सुविचारित वित्त/लागत माडल पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

उपर्युक्त संशोधन के अतिरिक्त, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए प्रस्तावित पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया है।

वैधता अवधि के समाप्त होने के पश्चात की जाने वाली प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को कोई अनावश्यक लाभ होता है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में लिया जाएगा।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एक निजी कंटेनर टर्मिनल के मामले का नियंत्रण करने के समय प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को मान्यता के लिए एक उन्नत दृष्टिकोण अपनाया था। इस दृष्टिकोण में, प्रशुल्क टर्मिनल की मानक क्षमता के आधार पर निर्धारित किया गया था। मानक क्षमता का स्तर 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए निर्धारित किया गया था। यद्यपि, प्रशुल्क निर्धारण मानक क्षमता के संदर्भ में किया गया था, परंतु अतिरिक्त मात्रा से राजस्व योगदान रॉयल्टी के पास-थ्रू की मात्रा को कम करने के लिए स्वीकार किया गया था जिसे अन्यथा स्वीकार किया गया है।

घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लागू करते हुए, केवल एक व्यावहारिक कार्यवाही होगी क्योंकि वीसीटीपीएल ने वर्तमान में केवल दो पुरानी क्रेनें तैनात की हैं और उनकी उत्पादकता अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित उत्पादकता प्रतिमानकों से तुलनीय नहीं हो सकती। तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित नए अतिरिक्त आरएमक्यूसी और आरटीजीसी इस प्रशुल्क चक्र के पिछले वर्ष में है। यह विदित है कि वीसीटीपीएल ने अपने द्वारा प्रहस्तित कम मात्रा के कारण कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए वीपीटी द्वारा आबंटित भूखंडों को पूर्णतः विकसित नहीं किया है। 2008-09 तक वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 1 लाख टीईयू से कम है और भविष्य अवधि के अनुमान भी वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित क्षमता से कम है। ऐसी स्थिति में, मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण इस स्थिति में वीसीटीपीएल के मामले में अंगीकृत नहीं किया जा सकता। अतः यह मामला 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित लागत जमा दृष्टिकोण के आधार पर विश्लेषित किया गया है।

- (iii) वर्ष 2008-09 की आय दिसम्बर तक के वास्तविक आंकड़ों और जनवरी से मार्च 2009 के अनुमानों पर आधारित बताई गई है। वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित/अनुमानित आय पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में बिना संशोधन के सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के संशोधित थ्रुपुट पूर्वानुमानों के लिए वर्तमान में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया विस्तृत आय अनुमानन अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए 20' / 40' कंटेनर मिश्रण के अनुपात में बदलाव के मद्देनजर संशोधित किया गया है।

आय अनुमानन में रेल से यार्ड और विलोमतः आईसीडी कंटेनर के संचलन से आय शामिल है जोकि 'अन्य आय' शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है। चूंकि आईसीडी कंटेनर के रेल संचलन के लिए प्रशुल्क मौजूदा दरमान में निर्धारित किया गया है इसलिए इस सेवा से आय कंटेनर प्रहस्तन आय के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

'अन्य' शीर्ष के अधीन वर्ष 2007-08 में 846.83 लाख और वर्ष 2008-09 में रु० 1091.52 लाख पर प्रतिवेदित आय वर्ष 2009-10 में रु० 244.33 लाख और वर्ष 2010-11 में रु० 265.76 लाख पर अनुमानित की गई है। वीसीटीपीएल ने अपने यहां गैर-कंटेनर पोतों (एनसीवी) की बर्थिंग की संख्या में अनुमानित कटौती के लिए आय में कटौती की है। वर्ष 2007-08 में प्रतिवेदित गैर-कंटेनर पोतों से आय रु० 603.58 लाख और वर्ष 2008-09 में दिसम्बर तक रु० 700.18 लाख है। आंतरिक हारबर में उपलब्ध डुबाव और पल्लन पर भीड़ के कम हुए स्तर से, वीसीटीपीएल को जनवरी, 2009 के पश्चात वीसीटीपीएल पर बर्थिंग सेवाएं प्राप्त करने वाले गैर-कंटेनर पोतों की उम्मीद नहीं है और इसलिए इसने एनसीवी से आय वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में रु० 12 लाख की गई है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण पर विश्वास करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि वीपीटी ने भी इस संबंध में वीसीटीपीएल के दावे के विपरीत कोई टिप्पणी नहीं की है, वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित 'अन्य' शीर्ष के अधीन आय इस शर्त के अधीन सुविचारित की गई है कि यदि वास्तविक और अनुमानित स्थिति की भिन्नता के कारण वीसीटीपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होता है तो ऐसा प्रोद्भूत लाभ अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (iv). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल ने कुछ लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए 5.6 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया है। वर्ष 2009-10 के दौरान प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही किए जाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत वार्षिक वृद्धि 5.8 प्रतिशत है। व्यय प्रक्षेपणों के अनुमानन के लिए, जहां कहीं अपेक्षित हो, 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है।
- (v). संशोधित प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 में क्रमशः 15 और 42 कामगारों की अतिरिक्त प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर फोर्स तथा 8 और 11 कामगारों द्वारा अनुरक्षण लेबर का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि लेबर की तैनाती वर्ष 2010-11 में अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के मददेनजर वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि प्रचालकों से उपस्कर के संस्थापन के लिए तैनात किए जाने की अपेक्षा की जाती है क्योंकि उनसे विशेष प्रशिक्षण दिए जाने की अपेक्षा की जाती है। यह स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए स्टॉफ संख्या में प्रस्तावित वृद्धि वीसीटीपीएल द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर के कारण जरूरी बनाया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा किया गया प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमानन वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत 5.6 प्रतिशत की बजाय 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि तक लागू करते हुए स्वीकार किया गया है।
- (vi). उपस्कर चालन लागत के अनुमान में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार शामिल हैं जिनपर नीचे चर्चा की गई है:-
- (क). घाट क्रेन द्वारा बिजली उपभोग वर्ष 2007-08 और 2008-09 दिसम्बर तक के लिए प्रतिवेदित घाट क्रेन द्वारा वास्तविक बिजली उपभोग के आधार पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए 4.07 इकाईयां प्रति टीईयू पर अनुमानित किया गया है। प्रति टीईयू बिजली का समग्र उपभोग वर्ष 2007-08 में 23.57 इकाईयां प्रति टीईयू और वर्ष 2008-09 में 20.86 इकाईयां प्रति टीईयू बताया गया है। जब अपफ्रंट निर्धारण के दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 इकाईयां प्रति टीईयू के साथ तुलना के कारण होगी। तथापि, थुपट अनुमानों में वृद्धि से, इकाई बिजली उपभोग कम करके वर्ष 2009-10 में 17.80 इकाईयां और 2010-11 में 15.41 इकाईयां अनुमानित किया गया है। यह मुख्यतः उच्च स्तर पर निर्धारित बिजली उपभोग और प्रति टीईयू उपभोग को कम करते हुए बृहत् आधार में अन्य क्षेत्र बांटे गए हैं।

वर्ष 2008-09 के लिए प्रतिवेदित बिजली की इकाई लागत रु० 4.78 है जोकि 2009-10 में रु० 5.03 प्रति इकाई और वर्ष 2010-11 में रु० 6.08 प्रति इकाई अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली की इकाई लागत पर 5.6 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया गया है। वर्ष 2010-11 की इकाई लागत पर भी इस वर्ष के दौरान अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के साथ मौजूदा 720 से 1400 किलोवॉट से केवीए मांग में वृद्धि के कारण अधिकतम मांग प्रभारों में वृद्धि पर भी विचार किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली की इकाई लागत और अधिकतम मांग प्रभारों में अनुमानित वृद्धि 5.8 की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए स्वीकार किए गए

हैं। तदनुसार, विश्लेषण में सुविचारित बिजली की संशोधित इकाई लागत वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः रु0 5.04 और रु0 6.11 है।

- (ख). वर्ष 2008-09 दिसम्बर तक के लिए ईंधन का वास्तविक उपभोग 1.93 लिटर प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 4 लिटर प्रति टीईयू का प्रतिमानक निर्धारित करता है। वीसीटीपीएल के मामले में, परिवहन संबंधी गतिविधियों में से कुछ गतिविधियां आउटसोर्स की गई हैं और इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित ईंधन उपभोग कम है।

वीसीटीपीएल ने मात्रा में वृद्धि के कारण वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ईंधन के उपभोग में 10 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है और कंटेनर के आंतरिक स्थानांतरण में वृद्धि पर थुपुट गणनाओं में विचार नहीं किया गया है। चूंकि ईंधन लागत का अनुमानन यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में किया गया है, इसलिए यातायात में वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि का प्रभाव इस अनुमानन में पहले ही स्वीकार किया जा चुका है। चूंकि वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित कुल ईंधन लागत प्रति टीईयू ईंधन उपभोग पर पहुंचने के लिए आधार रूप में ली गई है, इसलिए वीसीटीपीएल की यह टिप्पणी कंटेनरों के आंतरिक स्थानांतरण की लागत प्रासंगिक प्रतीत नहीं होती है। वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन उपभोग को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2009-10 एवं 2010-11 के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2008-09 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित ईंधन की इकाई दर रु0 35.89 प्रति लिटर है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ईंधन की इकाई दर में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है। ईंधन की इकाई दर 5.8 प्रतिशत द्वारा बढ़ाई गई है और यातायात में अनुमानित वृद्धि के लिए उपयुक्ततः समायोजित किया गया है।

- (ग). प्रथम नौ महीनों के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 126.40 लाख है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत यातायात अनुमानों में भिन्नता के अनुपात में प्रत्यक्षतः अनुमानित किया गया है। सम्पूर्ण व्यय प्रकृति में पूर्णतः परिवर्तनीय नहीं हो सकता। तथापि, वीसीटीपीएल ने माना है कि भंडारों और पुर्जों का उपभोग, टायर तथा ट्यूबों की टूटफूट, कर्मशाला औजार आदि यातायात में वृद्धि के कारण प्रशासनिक गतिविधि में वृद्धि से सीधे वृद्धि करता है और लागत थुपुट पूर्वानुमानों के अनुपात में सीधे अनुमानित की गई है। इस लागत का अनुमान लगाने में वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण मौजूदा कंटेनर अथवा कार्गो टर्मिनलों में से किसी भी टर्मिनल में नहीं अपनाया गया है। यह व्यय नए संवर्धनों के लिए परिसंपत्तियों की लागत के प्रतिशत रूप में सामान्यतः अनुमानित किया गया है और यदि सकल प्रखंड में संवर्धन प्रस्तावित नहीं किया जाता है तो लागत में वार्षिक वृद्धि स्वीकार की गई है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशा-निर्देश भी इस लागत तत्व का अनुमानन सिविल परिसंपत्तियों की लागत पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर की लागत पर 2 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करता है। नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के भीतर पाया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की गई है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान अभियांत्रिक और बिजली लागत पर 2 प्रतिशत और सिविल लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में जेट्टी के बैकअप क्षेत्र में ब्लॉकों को बिछाने संबंधी रु0 168.50 लाख का व्यय शामिल है। जब इस व्यय को पूंजी की बजाय राजस्व रूप में वर्गीकृत करने का औचित्य देने के लिए कहा गया तो वीसीटीपीएल ने बताया था कि व्यय संवर्धी प्रकृति का है और इसलिए इसे राजस्व व्यय माना गया है। वीपीटी का मत रहा है कि जेट्टी के बैकअप क्षेत्र में पेवमेंट ब्लॉक बिछाना एक प्रमुख भारी मरम्मत व्यय है और उपयुक्त अवधि में प्रभाजित किए जाने की जरूरत है। चूंकि प्रस्तावित व्यय का लाभ उसी वर्ष में विनिहित नहीं होगा जिस वर्ष में खर्च किया गया है, इसलिए इसे परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़ा गया है। तथापि, मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा धीमा इस व्यय पर भी स्वीकृत किया गया है।

- (vii). (क). पिछले प्रशुल्क संशोधन में, वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को देय रॉयल्टी 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार दूसरे निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक लागत की मद के रूप में स्वीकृत की गई थी।

वीपीटी से प्राप्त अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व स्ट्रीम का निवल वर्तमान मूल्य वीसीटीपीएल की बोली के लिए प्रासंगिक निर्धारण की अपेक्षा 51 प्रतिशत कम पाया गया था। तदनुसार, अपने यातायात पूर्वानुमानों पर वीसीटीपीएल द्वारा देय रॉयल्टी राशि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित स्तर पर रॉयल्टी भुगतान सीमित करते हुए 49 प्रतिशत तक स्वीकृत किया गया है।

- (ख). वीसीटीपीएल ने न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट (एमजीटी) वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए 112000 टोईयू, वर्ष 2009-10 के लिए 140000 टोईयू और वर्ष 2010-11 के लिए 166400 टोईयू के स्तर पर दर्शाया है। वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के अनुमान एलए में निर्धारित एमजीटी स्तर से कम हैं।

एलए के अनुसार, वास्तविक प्रहस्तित यातायात एमजीटी के स्तर से कम रहता है तो वीसीटीपीएल न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट पर रॉयल्टी अदा करने के लिए बाध्य है। इसलिए, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित थुपुट पर और एलए में विनिर्दिष्ट न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट से यातायात अनुमानन में कमी पर भी दूसरे उच्चतम उद्धरण की सीमा तक देय रॉयल्टी का दावा किया है।

जैसाकि साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के मामले की तरह वीसीटीपीएल को पिछले प्रशुल्क आदेश में यह निर्णय दिया गया है, यदि प्रहस्तित/अनुमानित यातायात से अधिक रॉयल्टी राशि प्रशुल्क में लागत रूप में सुविचारित किया जाता है तो मौजूदा यातायात को निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उद्धरित न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट टर्मिनल द्वारा अर्जित नहीं करने के कारण बढ़ने वाला अतिरिक्त बोझ वहन करना होगा।

रॉयल्टी का आंशिक पास-थ्रू केवल अनुमानित यातायात पूर्वानुमानों पर स्वीकृत किया जा सकता है। दूसरे शब्दों में, न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट के पूरा नहीं होने के कारण होने वाला रॉयल्टी भुगतान प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार नहीं किया जाएगा। तदनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी को देय रॉयल्टी वर्ष 2007-08, 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के वास्तविक थुपुट/पूर्वानुमानों पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक पास-थ्रू रूप में स्वीकृत की गई है।

- (viii). उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान कंटेनरों के परिवहन संबंधी सेवा की आउटसोर्सिंग पर व्यय से संबंधित है। वीसीटीपीएल ने दो वर्षों की अवधि के लिए जून, 2007 में आउटसोर्सिंग एजेंसी के साथ हुए करार की प्रति भेजी है जो रु0 200 प्रति 20' कंटेनर और रु0 255 प्रति 40' कंटेनर पर सेवा आउटसोर्सिंग के लिए दर दर्शाती है।

तथापि, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए उपस्कर किराये पर व्यय 20' कंटेनर के लिए रु0 350 और 40 फीट कंटेनर के लिए रु0 550 की दर लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल ने माना है कि यह अनुमान दूसरे ठेकेदार से मौजूदा सेवा आउटसोर्स करने के इसके प्रस्ताव पर आधारित है जो बड़ी हुई लागत पर उच्चतर कुशलता स्तर प्राप्त करने के लिए विशिष्ट हैवी ड्यूटी और नए टर्मिनल ट्रैक्टर-ट्रेलर उपलब्ध करवाएगा।

अनुमान का औचित्य बताने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेज प्राप्त हुई बोली है और वीसीटीपीएल द्वारा जारी किया गया कार्य आदेश नहीं है। नई व्यवस्था से उपयोक्ताओं को लाभ जिससे लागत में 75 प्रतिशत से 105 प्रतिशत वृद्धि होगी, भी स्पष्ट नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए इस मद का अनुमान यह स्वीकार करते हुए मौजूदा इकाई दर में 4.6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकार करते हुए लगाया गया है कि सविदा के जून, 2009 में समाप्त होने की संभावना है और यातायात पूर्वानुमानों के लिए समायोजित किया गया है।

- (ix). वर्ष 2007-08 के लिए बीमा लागत रु0 42.15 लाख प्रतिवेदित की गई है जिसे अक्टूबर, 2007 से सितम्बर, 2008 अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई बीमा पालिसी की प्रति द्वारा समर्थित किया गया है। यह लागत मद वर्ष 2008-09 के लिए रु0 40.87 लाख और वर्ष 2007-08 के लिए प्रतिवेदित स्तर पर वर्ष 2009-10 में रु0 41.63 लाख अनुमानित की गई है और इसलिए स्वीकार किया गया है। रु0 82.94 लाख पर अनुमानित वर्ष 2010-11 के बीमा लागत में बीमा की प्रचलित दर के आधार पर परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धन पर अनुमानित बीमा प्रीमियम शामिल है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अनुमानित बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 0.4 प्रतिशत से 0.6 प्रतिशत है और अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के भीतर भी है। वीसीटीपीएल

द्वारा यथा भेजे गए बीमा प्रीमियम के अनुमानों पर इस विरलेषण में विचार किया गया है। चूंकि पहले बताया गया है, बीमा लागत पैरर ब्लॉकों को बिछाने की लागत पर भी बीमा लागत अनुमानित किया गया है जिसे इस विरलेषण में पूर्णतः व्यय रूप में माना गया है।

(xi). वीसीटीपीएल एल की शर्तों के अनुसार वीपीटी द्वारा आवंटित भूमि के लिए 164000 वर्ग मी० के पट्टा विरासे अदा किए हैं। इसने वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए वीपीटी को देय रु० 78.71 लाख के पट्टा किराये का अनुमान लगाया है जिसकी पुष्टि वीपीटी द्वारा की गई है।

(xii). प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय का अनुमान वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों पर डब्ल्यूएआई में मुद्रास्फीति संबंधी 5.6 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए किया गया है। लागत में वार्षिक वृद्धि अन्य लागत स्तरों का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार तत्संबंधी पिछले वर्ष के वास्तविकताओं/अनुमानों पर 5.8 प्रतिशत तक स्वीकृत की गई है।

प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के दौरान लैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 4 अतिरिक्त प्रबंध स्टॉफ की लागत भी शामिल है। वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित प्रबंध और प्रशासन में अनुमानित वीपीटी के साथ पट्टा करार के पंजीकरण प्रभारों संबंधी रु० 89.43 लाख भी शामिल है। चूंकि यह व्यय सम्पूर्ण परियोजना के लिए है, इसलिए यह लागत परियोजना की शेष अवधि वर्ष 2009-10 से 23 वर्ष में प्रभाजित की गई है और प्रारंभिक व्यय तथा अपफ्रंट बटा खाता के साथ दर्शाया गया है।

(xiii). मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार परिकलित किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से पट्टाधारक प्रीमियम और अपफ्रंट शुल्क को अलग रखा गया है और इस व्यय को परियोजना अवधि में बांटते हुए पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है। इसने उस सीमा तक मूल्यहास में उपयुक्त संशोधन भी किया है। यह अन्य निजी टर्मिनलों में अनुसरित दृष्टिकोण और पिछले प्रशुल्क संशोधन में दिए गए संव्यवहार के अनुसार पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

(xiv). अन्य व्ययों के अनुमानों में मिलान प्रभार, बांधना/खोलना व्यय और प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार जो यातायात पूर्वानुमानों के अनुपात में प्रत्यक्षतः भिन्न हैं, शामिल हैं। इन मदों का अनुमान पहले से स्पष्ट किए गए बाँटकों की संख्या में किए गए संशोधन के अधीन स्वीकृत किया गया है। इस शीर्ष के अधीन अन्य मदें जैसे सुरक्षा व्यय परीक्षण प्रभार और जल प्रभार तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर पर वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(xv). (क). प्रबंध व्यय दुबई पोर्टर्स इंटरनेशनल (डीपीआई) द्वारा युनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) को वीसीटीपीएल द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क से संबंधित है। यह सेवा प्रदान करने के लिए दिसम्बर, 2002 में प्रासंगिक पार्टियों के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किए गए करार की प्रति 2005 की प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान प्रस्तुत की गई थी।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने 'सहयोगी हकदार' को देय 'तकनीकी सेवा शुल्क' प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि इस संव्यवहार की 'आमर्स लैथ रिलेशनशिप' को यार्डरिफ्ट आयकर अधिनियम के अधीन परिभाषित की जाती है। इस मद को वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए सनदी लेखाकार से प्रमाणपत्र जो वीसीटीपीएल द्वारा डीपीआई और यूएलए को देय तकनीकी सेवा शुल्क प्रमाणित करता है, पर विरवास करते हुए 2005 और 2007 प्रशुल्क आदेश में लागत रूप में स्वीकार किया गया था, आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (ग) के प्रावधानों के अनुसार परिकलित 'आमर्स लैथ प्राइज' के संबंध में निर्धारित की गई थी। इस व्यय को, आयकर निर्धारण आदेश के आधार पर अगली समीक्षा के समय सत्यापन के अधीन, लागत रूप में स्वीकार किया गया था।

निर्धारण वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए आयकर निर्धारण आदेशों में इस व्यय को स्वीकार करने के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया था। यह स्पष्ट किया गया है कि वास्तविक भुगतान अभी नहीं किया गया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि उनके साथ किए गए करारों के अनुसार प्रवर्तकों को प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के लिए अपने वार्षिक लेखों में यह प्रावधान किया गया है, परंतु शुल्क का भुगतान कम्पनी को हुए नुकसानों के मद्देनजर आस्थगित किया गया था।



जून, 2007 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित वर्ष 2005-06 और 2006-07 की वास्तविक लागत स्थिति को एक नुकसान बताया गया है। तथापि, वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई वर्ष 2007-08 और 2008-09 की लागत स्थिति और स्वीकार्य लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के पश्चात हमारे द्वारा तैयार किया गया लागत विवरण अधिशेष स्थिति दर्शाता है।

वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर, यह मद आयकर अधिनियम, 1961 के अनुसार इस संव्यवहार की 'आमर्स लैथ' प्रमाणित करते हुए 2005 के प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान इसके सनदी लेखाकार द्वारा इस शर्त के अधीन जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में लागत रूप में स्वीकार किया गया है कि वीसीटीपीएल अगली समीक्षा के समय वास्तविक भुगतान और आयकर निर्धारण आदेशों का साक्ष्य प्रस्तुत करेगा। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो पूर्ववर्ती प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अब तक स्वीकृत व्यय की समीक्षा की जाएगी और अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ख). तकनीकी सेवा करार जून 2003 से जून 2008 तक 5 वर्षों की अवधि के लिए मूल कम्पनियों को शुल्क का भुगतान विनिर्दिष्ट करता है। प्राप्त की गई तकनीकी सेवाओं का लाभ सम्पूर्ण परियोजना में प्राप्त किए जाने की उम्मीद है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किया गया/देय तकनीकी सेवा शुल्क वीसीटीपीएल और अन्य निजी टर्मिनलों की पूर्ववर्ती प्रशुल्क कार्यवाही के दौरान अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना की शेष अवधि में बांटा गया है।

2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों से पहले किया गया प्रबंध शुल्क लागत रूप में स्वीकार नहीं किया गया है। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट कुल प्रबंध सेवा शुल्क रु0 389.54 लाख है और वर्ष 2008-09 से जून, 2008 तक के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया अनुमान रु0 33.31 लाख है। इस प्रकार, सुविचारित किया जाने वाला कुल प्रबंध/तकनीकी सेवा शुल्क रु0 422.82 लाख है। पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा आच्छादित अवधि के लिए वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, रु0 27.98 लाख की सीमा तक प्रमाजन को लेखा में लिया गया है। अतः रु0 394.84 लाख की शेष राशि को परियोजना की शेष अवधि अर्थात् वर्ष 2007-08 से 25 वर्ष में बांटा गया है।

- (xv). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2006-07 से 2010-11 में क्रमशः अर्जित कुशलता लाभ संबंधी रु0 29.55 लाख, रु0 40.46 लाख, रु0 50.40 लाख, रु0 65.46 लाख और रु0 94.86 लाख का दावा किया है।

कुशलता लाभ परिकलित करते समय, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2005-06, 2006-07 और 2007-08 में बिजली के वास्तविक उपभोग की वर्ष 2004-05 के वास्तविक आंकड़ों से तुलना की है। ईंधन के लिए, वीसीटीपीएल ने कुशलता लाभ परिकलन के लिए बिजली/ईंधन उपभोग में बचतों से तुलना के लिए आधार वर्ष 2004-05/2005-06 रूप में अंगीकृत किया है। वीसीटीपीएल ने दो भिन्न लागत मदों के लिए कुशलता लाभ का दावा करने के लिए दो भिन्न आधार अवधियां अंगीकृत की हैं। इसके अलावा, कुशलता लाभ का परिकलन भी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार नहीं है। दिशा-निर्देशों का खंड 2.4.1 उल्लेख करता है कि कुशलता के लिए तलचिह्न तत्काल अनुवर्ती प्रशुल्क चक्र में अर्जित समान टर्मिनल पर समान प्रचालक का औसत निष्पादन होगा। इस प्रयोजन के लिए, तत्काल अनुवर्ती चक्र में प्रचालक द्वारा की गई लागत कटौती की इसके अनुवर्ती प्रशुल्क चक्र से तुलना करनी होगी। वीसीटीपीएल के मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2003 में प्रथम प्रशुल्क आदेश पारित किया गया था जिसमें वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमानों पर विचार किया गया था, दूसरा प्रशुल्क आदेश सितम्बर, 2005 में पारित किया गया था जिसमें वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमानों पर विचार किया गया था। इस प्राधिकरण ने उस समय प्रचलित दरमान को विस्तारित करते हुए जून 2007 में आदेश पारित करते समय वीसीटीपीएल को सलाह दी गई थी कि वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए औसत कुशलता/उत्पादकता सुधार निष्पादन के संदर्भ में कुशलता/उत्पादकता सुधार के कारण अर्जित लागत कटौती स्थापित की जाए। इस प्रकार, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान कुशलता/उत्पादकता सुधार की शर्तों में वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित औसत निष्पादन की प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार पूर्ववर्ती चक्र अर्थात् 2003-04 और 2004-05 के औसत निष्पादन से तुलना की जानी चाहिए। वीसीटीपीएल द्वारा किया गया कुशलता लाभ का परिकलन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है और, इसलिए, कुशलता लाभ के लिए कोई भत्ता नहीं दिया गया है।

- (xvi). (क). परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड और अपक्रंट प्रशुल्क के अलावा निवल अचल परिसंपत्तियों तथा पूंजीकृत पट्टाधारण प्रीमियम वर्ष 2007-08 के लिए रु0 73.08 करोड़ और रु0 45.56 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है।

हमारी सलाह पर, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 से 2010-11 तक दो आरएमक्यूसी, चार आरटीजीसी, आईटी लागत का हिस्सा, वर्कशाप की प्राप्ति जैसी आस्थगित कुछ पूंजी व्यय मदों और प्रत्येक पूंजी परियोजना की वर्तमान स्थिति के आधार पर प्रस्तावित संवर्धनों पर पुनर्विचार किया है। संशोधित प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में ₹0 21.50 लाख के संवर्धन पर विचार किया है जोकि इस वर्ष के दौरान इसके द्वारा किया गया वास्तविक निवेश है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान अनुमानित पूंजी व्यय क्रमशः ₹0 215.40 लाख और ₹0 11804.28 लाख है।

(ख). वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वर्ष 2009-10 के दौरान एकल प्रखंड में ₹0 215.40 लाख के संवर्धन में गेट कॉम्प्लेक्स के विस्तार की लागत, अतिरिक्त स्टॉक के लिए कार्यालय स्थान और आईटी संबंधित लागत शामिल है। कार्य की वर्तमान स्थिति और वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई कोटेशनों की प्रति पर विश्वास करते हुए, वर्ष 2009-10 के दौरान परिसंपत्तियों में प्रस्तावित संशोधनों को इस कार्यवाही में स्वीकार किया गया है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, पावर ब्लॉकों को बिछाने संबंधी ₹0 168.50 लाख की अनुमानित लागत भी इस वर्ष के सकल प्रखंड में जोड़ी गई है।

(ग). वर्ष 2010-11 के दौरान सकल प्रखंड में ₹0 11804.28 लाख के प्रस्तावित संवर्धन में मुख्यतः आरएमक्यूसी/आरटीजीसी के प्राप्ति संबंधी ₹0 10529 लाख, प्रशासनिक भवन/वर्कशाप/अतिरिक्त भंडारण यार्ड संबंधी ₹0 1050 लाख और नेविस सॉफ्टवेयर के लिए ₹0 225 लाख शामिल है।

परिशिष्ट 13 - लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट उपस्कर प्राप्ति योजना के अनुसार, पोस्ट पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन में सक्षम 2 रेल माउंटेड घाट क्रेन (आरएमक्यूसी) और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (आरटीजीसी) द्वारा तैनात करनी होती है जब थ्रुपुट 1 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पहुंच जाता है। चूंकि वीसीटीपीएल को वर्ष 2009-10 में 1 लाख टीईयू के पार होने की उम्मीद है, इसलिए इसने लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वर्ष 2010-11 में 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी तैनात करने का प्रस्ताव किया बताया गया है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त आरएमक्यूसी और आरटीजीसी लाइसेंस करार के अनुसार है।

एलए दो नए आरएमक्यूसी और चार आरटीजीसी की न्यूनतम उपस्कर तैनाती योजना विनिर्दिष्ट करती है जब लाइसेंसधारी 1 लाख टीईयू की मात्रा को छूता है। इस बारे में नहीं बताया गया है कि तैनात की गई मौजूदा क्रेनें बर्थ पर प्रचालन करेंगी अथवा नहीं। वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि मौजूदा 2 पुराने आरएमक्यूसी का अभी तक उपयोगी जीवनकाल है और दो पोतों अथवा एक एकल मेन लाइन पोत के लिए तैनात किए जा सकते हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर और वीपीटी से पुष्टि कि प्रस्तावित निवेश एलए के अनुसार है, वर्ष 2010-11 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी और 2 आरटीजीसी के संवर्धन पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। पूंजी व्यय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित आरएमक्यूसी और आरटीजीसी का इकाई मूल्य दरतावेजी साक्ष्य के साथ प्रस्तावित किया गया है।

वीसीटीपीएल ने सही समय सीमा के बारे में नहीं बताया है जिसमें इन उपस्करों के शुरू होने की उम्मीद है। सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर निवेश पर प्रतिलाभ, मूल्यहास, बीमा वीसीटीपीएल द्वारा 2010-11 के सम्पूर्ण वर्ष के लिए अनुमानित किए गए हैं, विश्लेषण में, इस अनुमान के साथ सुविचारित किए गए हैं कि ये उपस्कर 2010-11 के शुरुआत से शुरू हो जाएंगे और प्रचालन के लिए उपलब्ध होंगे।

वैन्डरों से कोटेशनों के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य और वीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई प्रस्तावित निवेश की स्थिति के आधार पर वर्ष 2010-11 में सिविल कार्य और आईटी संबंधी अनुमानित पूंजी लागत को स्वीकार किया गया है।

(xvii). (क). कार्यपूंजी के निर्धारण के प्रयोजन के लिए, देनदारियां दो माह के पूंजी राजस्व अनुमान, भंडारों और छह माह के औसत उपभोग पर पुर्जा, एक माह के रोकड़ व्ययों पर बैंक जमा शेष पर अनुमानित की गई है और चालू देयताएं उपस्कर किराया प्रभार, उपस्कर चालन लागत और अन्य व्ययों से संबंधित 15 दिनों के औसत प्रचालन व्यय परिकल्पित की गई हैं।

विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। इस प्राधिकरण ने 2005 प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में शोधन घोषित करते हुए 30 सितम्बर, 2008 को एक आदेश

पारित किया था जिसमें कुछ मदों को स्वीकार किया गया है जो विभिन्न देनदारी के हिस्से के रूप में लाइसेंस करार में आती हैं।

वीसीटीपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि कोई भी मद विचार हेतु प्राप्त नहीं है। वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रॉयल्टी तत्काल अनुवर्ती महीने के 7वें दिन को देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट हो जाता है कि एलए के अनुसार भी वीसीटीपीएल से यह अपेक्षा नहीं की जाती है कि रॉयल्टी का कोई अग्रिम अनुमान किया जाए।

(ख) भंडारों और पुंजी का अनुमान प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार छह माह के औसत उपभोग तक स्वीकृत किया गया है।

(ग) कार्यगत पूंजी के परिकलन में लेकड़ और बैंक जमा सेव एक माह के प्रचलन व्यय पर सुविचारित किया गया है।

(घ) वर्ष 2007-08 के लिए यथा प्रतिनिधित्व मौजूदा देयता पर विचार किया गया है।

(ङ.) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए कार्यगत पूंजी का संशोधित अनुमान नकारात्मक है और इसे शून्य माना गया है।

(च) प्रारंभिक व्यय का अप्रभारित हिस्सा, अपफ्रंट शुल्क और आस्थानित राजस्व व्यय नियोजित पूंजी के हिस्से हैं जिसपर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए संशोधनों के अधीन नियोजित पूंजी वर्ष 2008-09 के लिए ₹0 4378.11 लाख, वर्ष 2009-10 के लिए ₹0 4250.05 लाख और 2010-11 के लिए ₹0 14665.35 परिगमित होता है।

(xviii). वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित कंटेनर टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2008-09 के लिए 105668 टीईयू है। इसने बताया है कि कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए वर्तमान 772 टीईयू भूमि स्लॉट उपलब्ध हैं। 6 दिनों के औसत विराम समय तथा 2.25 के औसत स्टेकिंग कारक के साथ, टर्मिनल क्षमता 105,668 टीईयू है। वर्ष 2009-10 के लिए टर्मिनल की क्षमता 5 दिनों के कंटेनर के औसत विराम में संभावित कटौती के मद्देनजर बढ़कर 126801 टीईयू होने की संभावना है। वर्ष 2010-11 के लिए, वीसीटीपीएल ने अतिरिक्त उपस्कर का अनुमान लगाते हुए भूमि स्लॉटों को बढ़ाकर 1033 टीईयू करने का अनुमान लगाया है और टर्मिनल की क्षमता 180018 प्रति वर्ष होना निर्धारित किया गया है। श्रुत पूर्वानुमानों के लिए क्षमता उपयोगिता वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए 79.52 प्रतिशत, 82.81 प्रतिशत और 73.88 प्रतिशत है।

इस प्राधिकरण ने न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल से संबंधित 30 सितम्बर 2008 के आदेश में 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटरों को लागू करते हुए मानक क्षमता का स्तर निर्धारित करने के लिए निर्णय लिया था। जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल ने कंटेनर स्टेकिंग के लिए वीपीटी द्वारा आर्बिट्ररी बैकअप क्षेत्र का पूर्ण विकास नहीं किया है। इसने क्षमता के निर्धारण के लिए उपलब्ध इसके द्वारा वर्तमान में विकसित किए गए भूमि स्लॉटों पर ही विचार किया है। इसके अलावा, मौजूदा टर्मिनल में पुरानी क्रेंने शामिल हैं इसलिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित उत्पादकता प्रतिमानक लागू नहीं किए जा सकते। इसलिए, मौजूदा टर्मिनल की घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए मानक सूत्र लागू करना मुश्किल होया। रफ गणना दर्शाती है कि प्रतिमानकों के अनुसार वर्ष 2010-1 में तैनात किए गए जाने के लिए प्रस्तावित दो नए आरएमक्व्यूरी की क्षमता पर विचार करते हुए और वीसीटीपीएल द्वारा यथा निर्धारित वर्तमान टर्मिनल का अनुमान लगाते हुए टर्मिनल की क्षमता लगभग 4.8 लाख टीईयू प्रतिवर्ष होगी।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश पूर्ण आरओसीई का दावा करने के लिए 60 प्रतिशत की न्यूनतम घाट उपयोगिता निर्धारित करते हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि निजी प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के अधीन बाध्यताओं के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोग अर्जित किया गया हो अथवा नहीं। वीपीटी और वीसीटीपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि वर्ष 2010-11 में प्रस्तावित निवेश एलए के अनुसार है। इसलिए, यह संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से पूर्ण आरओसीई का हकदार है। तथापि, वीसीटीपीएल को सलाह दी गई है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार क्षमता परिकलित की जाए।

- (xix). लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, लाइसेंसदाता इसके लिए भुगतान करेगा और स्वतंत्र विशेषज्ञ द्वारा निर्धारित सही मूल्य के जोड़ के बराबर मूल्य पर उपक्रम की परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का समय अभिग्रहण करेगा। वीसीटीपीएल ने वैधता अवधि की समाप्ति पर परिसंपत्तियों के सही मूल्य का अनुमान लगाने में मुश्किल उद्घरित करते हुए परियोजना के अंत में प्राप्ति-योग्य टर्मिनल लाभों के वार्षिकीकृत प्रभाव को स्वीकार नहीं किया गया है।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में दिए गए इसी प्रकार के कारणों से, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 19 जून, 2008 में निर्णय दिया था कि जब भूस्वामी पत्तन को स्थानांतरित किए जाने की संभावना वाली परिसंपत्तियों के बारे में स्पष्ट हो जाए तो प्रचालक के अंतिम 2 अथवा 3 प्रशुल्क चक्रों में टर्मिनल मूल्य पर विचार किया जाए। सीसीटीएल के मामले में लिए गए निर्णय को ध्यान में रखते हुए, टर्मिनल मूल्य का वार्षिकीकृत प्रभाव वीसीटीपीएल के मामले में भी वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए सुविचारित नहीं किया गया है और वर्ष 2008-09 से पहले सुविचारित राशि को क्रेडिट दिया जाए, जब परिसंपत्तियों का टर्मिनल मूल्य बाद में प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित किए जाते हैं।

- (xx). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करें। वीसीटीपीएल ने पूर्व अवधि 2004-05 से 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण भेजा है। तथापि, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की पहले ही समीक्षा की जा चुकी है और जून, 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश पर कार्यवाही की गई है। अतः पूर्ण अवधि 2007-08 के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का जून, 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में अब विश्लेषण किया गया है।

- (ख). लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण उनके वार्षिक लेखों में रिपोर्टिंग के लिए अनुसरित वर्गीकरण से भिन्न है। वीसीटीपीएल ने लागत विवरण निर्दिष्ट निवल अधिशेष/घाटा के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स से पहले लाभ/नुकसान का मिलान करते हुए विवरण भेजा है जो दर्शाता है कि प्रशुल्क संशोधन के लिए भेजे गए विवरण में कुछ लागत मदों में समायोजन किए गए हैं। इसलिए, लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए वास्तविक आंकड़े मिलान विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दर्शाए गए समायोजन किए जाने के अधीन वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करने के लिए सुविचारित किए गए हैं। वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया वर्ष 2007-08 की पूर्व अवधि का विश्लेषण उस सीमा तक संशोधित किया गया है जो पूर्ववर्ती आदेश और सामान्य सिद्धांतों का पुष्टिकारक नहीं पाया गया है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

- (i). दूसरे निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्घरित एनपीवी की सीमा तक वीपीटी को देय रॉयल्टी केवल अर्जित वास्तविक थ्रुपुट पर सुविचारित की गई है।
- (ii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए, वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियों और प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकलित कार्यगत पूंजी पर विचार किया गया है। प्रारंभिक व्ययों और अपफ्रंट भुगतान का अप्रभाजित भाग भी प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।
- (iii). तदनुसार, उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन पिछले प्रशुल्क आदेश और वास्तविक के अनुसार स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा निम्नवत् है:-

(रुपए लाखों में)

| वर्ष    | निवल अधिशेष/घाटा<br>28 जून 2007 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार | वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा |
|---------|--|---------------------------|
| 2007-08 | (-) 83.79  | 300.84                    |

- (ग). वर्ष 2007-08 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक यातायात पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से 5.2 प्रतिशत कम है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में, वास्तविक लागत की राशि और नियोजित पूंजी स्थिति में भिन्नता (+)/(-) 20% से कम पाई जाएगी। तथापि, वास्तविक

प्रचालन आय वास्तविक यातायात में 5.2 प्रतिशत गिरावट के बावजूद अनुमानित से 26 प्रतिशत अधिक प्रतिवेदित की गई है। पूर्व निष्पादन से संबंधित लागत विवरण दर्शाता है कि वीसीटीपीएल द्वारा वसूल की गई अन्य मदों से आय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रु 250.71 लाख की अपेक्षा रु 846.83 लाख है। भिन्नता मुख्यतः वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2007-08 में रु 603.58 लाख पर प्रतिवेदित गैर-कंटेनर पोतों से वास्तविक आय के कारण है जिसका पूर्व प्रशुल्क आदेश उस स्तर पर अनुमान नहीं लगाया गया था। यह प्राधिकरण जून, 2007 के पूर्व प्रशुल्क आदेश में पहले ही यह निर्णय दे चुका है कि यदि वास्तविक प्रचालन लागत वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों से भिन्न रहती है तो अतिरिक्त उगाही भविष्य प्रशुल्क संशोधन से पूर्णतः समायोजित की जाएगी। ऐसी स्थिति में, स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात वर्ष 2007-08 के लिए निर्धारित निवल वास्तविक अधिशेष तीन वर्षों अर्थात् 2008-09 से 2010-11 में बराबर-बराबर समायोजित किया गया है।

- (xxi). वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरणों को अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

| प्रचालन आय<br>(रु लाखों में) |         |         |          | निवल अधिशेष (+) / घाटा (-)<br>(रु लाखों में) |         |            |           |
|------------------------------|---------|---------|----------|--|---------|------------|-----------|
| 2008-09                      | 2009-10 | 2010-11 | कुल      | 2008-09                                      | 2009-10 | 2010-11    | कुल       |
| 3479.50                      | 2960.77 | 3697.24 | 10137.51 | 1020.79                                      | 279.63  | (-)2029.37 | (-)728.95 |

उपर्युक्त तालिका से, यह स्पष्ट हो जाता है कि वीसीटीपीएल मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2008-09 में रु 1020.79 लाख और वर्ष 2009-10 में रु 265.58 लाख की अधिशेष स्थिति में है। वर्ष 2010-11 में होने वाला रु 2029.37 लाख का घाटा अतिरिक्त उपस्कर अर्थात् वर्ष 2010-11 में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी के वित्तीय प्रभाव से हुआ है। हालांकि एक प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों की औसत लागत स्थिति सामान्यतः संशोधित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सुविचारित किया जाता है, परंतु इस प्राधिकरण ने उल्लिखित कारणों से कुछ मामलों में वर्ष-वार दृष्टिकोण भी अपनाया है। इस मामले में, वर्ष 2010-11 के दौरान तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त उपस्कर के कारण प्रशुल्क वृद्धि की जरूरत प्रकट होती है। इसलिए, जैसाकि विशाखा कंटेनर लाइन्स असोसिएशन द्वारा उपर्युक्त रूप से माँग की गई है, प्रशुल्क में वृद्धि प्रस्तावित निवेश से जुड़ी होनी चाहिए। संयोगवश, यह इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार भी है जो उस वर्ष से वृद्धि की माँग करता है जब अतिरिक्त उपस्कर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए थे।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल के प्रशुल्क संशोधन से संबंधित आदेश पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि महापत्तन न्यासी/निजी टर्मिनलों के वर्तमान दरमान को विस्तार प्रदान करना इस शर्त के अधीन होगा कि विस्तारित अवधि के दौरान अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगले प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने इस शर्त को एकसमान रूप से लागू करने के लिए इस संबंध में 2005 के दिशानिर्देशों को रिफाइन करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया था। आदेश सं. टीएमपी/12/2007-वीसीटीपीएल दिनांक 17 जून 2009 द्वारा वीसीटीपीएल का दरमान विस्तारित करते समय, यह उल्लिखित किया गया था कि स्वीकार्य लागत और 1 अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

हालांकि इस संबंध में लागत विवरण में कोई समायोजन नहीं दर्शाया गया है, परंतु वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित सम्पूर्ण अधिशेष वर्ष 2010-11 में समायोजित किया गया है जोकि प्रभावी प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करने के लिए घाटा स्थिति दर्शाता है।

वीसीटीपीएल ने एक प्रशुल्क मद अर्थात् वर्ष 2009-10 से आयात और निर्यात के लिए समेकित प्रहस्तन दर में 7.81 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की थी क्योंकि अतिरिक्त उपस्कर पर निवेश प्रारंभ में इस वर्ष के दौरान प्रस्तावित किया गया था। समेकित प्रहस्तन दर में प्रस्तावित यातायात वृद्धि के कारण वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अतिरिक्त आय विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु 4.08 करोड़ है।

संशोधित प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने अतिरिक्त उपस्कर पर प्रस्तावित निवेश वर्ष 2010-11 के लिए आस्थगित किया है परंतु प्रशुल्क प्रस्ताव को संशोधित नहीं किया है। चूंकि उपस्कर पर अतिरिक्त निवेश वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 तक आस्थगित किया गया है और वर्ष 2009-10 के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति को स्वीकार करते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि किए जाने और निवेश तथा संबंधित लागत का उपयोगकर्ताओं पर बोझ खोले जाने का कोई मतलब नहीं है, जिसका लाभ अनुवर्ती वर्ष में उपलब्ध होने की संभावना है। ऐसी स्थिति में, अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित कुछ समायोजनों के अधीन वर्ष 2009-10 में यथास्थिति बनाए रखी गई है।

वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित 265.58 का अधिशेष जुलाई 2009 के इस आदेश की तारीख तक यथानुपात आधार पर समायोजित किए जाने के लिए है। परंतु, स्वीकार करते हुए कि लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के तर्जुमान और अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से वर्ष 2009-10 में कोई वृद्धि किए जाने के लिए कोई मतलब नहीं है, इसलिए इसे प्राधिकरण को वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित घाटा स्थिति के विपरीत वर्ष 2009-10 के लिए सम्पूर्ण अधिशेष समायोजित करने के लिए उपयुक्त लगता है।

वर्ष 2010-11 के लिए निवल राजस्व घाटा, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष रु0 1286.37 लाख समायोजित करने के पश्चात प्रशुल्क वृद्धि द्वारा पूरा किया जाने वाला राजस्व घाटा रु0 7.72 करोड़ है। जोखिमपूर्ण कंटेनरों और आउट ऑफ गेज कंटेनरों, आदि के प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधनों के कारण दो वर्षों 2009-10 और 2010-11 के लिए रु0 22 लाख (लगभग) की अतिरिक्त आय पर विचार करने के बाद, शेष रु0 7.50 करोड़ के अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए वर्तमान दरों में 20 प्रतिशत वृद्धि करने की आवश्यकता होगी। इस प्राधिकरण को लगता है कि प्रशुल्क चक्र के अंतिम वर्ष में लगभग 20 प्रतिशत की अचानक वृद्धि बहुत ज्यादा होगी और टर्मिनल के लिए अवरोधक के रूप में भी कार्य करेगा जोकि मात्राओं को बढ़ाने के लिए पहले से प्रयास कर रहा है। घाटा स्थिति मुख्यतः वर्ष 2010-11 में 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी पर प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश के कारण उत्पन्न हुई है जबकि इन उपस्कर को शुरू करने का सही समय पक्का नहीं किया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण को दरमान के खंड 1 में निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क स्तर में वर्ष 2010-11 के लिए 10 प्रतिशत तक वृद्धि करना सही लगता है। संयोगवश, वीसीटीपीएल ने भी आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए समेकित प्रहस्तन दर में वर्ष 2009-10 से 7.81 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय वास्तविक स्थिति की समीक्षा करते समय यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए 10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि संशोधित करने के कारण कोई राजस्व घाटा उठाया है, तब ऐसे घाटे को अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में लेखांकित किया जाएगा।

इसने दोहराया है कि वर्ष 2010-11 में प्रशुल्क वृद्धि की जरूरत मुख्यतः अतिरिक्त उपस्कर (अर्थात् आरएमक्यूसी और आरटीजीसी) की लागत को शामिल करने से हुआ है जिन्हें वित्तीय वर्ष 2010-11 की शुरुआत से प्रचालन के लिए उपलब्ध करवाए जाने वाले इस विश्लेषण में परिकल्पित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रशासनिक भवन, आईटी आदि पर प्रस्तावित अन्य निवेश नियमित प्रकृति के हैं और घाटा स्थिति में ज्यादा योगदान नहीं कर रहे हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2010-11 के लिए अनुमत 10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि केवल उस वर्ष से प्रभावी होगी जिस तारीख से वीसीटीपीएल 2 नई आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी शुरू करेगा। उपस्कर के शुरू होने में किसी विलंब की स्थिति में, वीसीटीपीएल द्वारा, इस लेखा पर उस अवधि के लिए प्रोदभूत वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (xxii). उपयोक्ताओं को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। वीसीटीपीएल के प्रस्तावित दरमान में इस संबंध में एक टिप्पणी शामिल की गई है।

मौजूदा प्रावधान में बताया गया है कि उस अवधि के दौरान भंडारण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे जब वीसीटीपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो, को भी अन्य निजी टर्मिनलों और महापत्तनों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।

- (xxiii). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसियों के लिए ब्याज की दंडात्मक दर 14.75 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 11.75 प्रतिशत है। तदनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और वीसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर ब्याज के दंडात्मक दर

संबंधी प्रस्तावित प्रावधान भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक रखते हुए 13.75 प्रतिशत की ब्याज दर अधुनातित की गई है।

- (xxiv). उत्पादकता के तलचिह्न स्तर को तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शामिल करने वाली शर्तों के रूप में दरमान में शामिल करने के हमारे सुझाव पर वीसीटीपीएल ने दर्शाया है कि 30 फेरे प्रति घंटा पर लाइसेंस करार के अनुसार उत्पादकता स्तर निर्धारित किया जाए। जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल वर्तमान में दो पुरानी घाट क्रेनों से प्रचालन कर रहा है। लाइसेंस करार के अनुसार दो नई आरएमक्यूसी बर्ष 2010-11 में उपयोग के लिए तैनात और उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। वीसीटीपीएल ने बेहतर निष्पादन के लिए कोई प्रोत्साहन योजना और प्रस्तावित उत्पादकता स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित नहीं किया है। वीसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि अगले प्रशुल्क चक्र के समय नए उपस्कर के वास्तविक प्रचालन के आधार पर उपयुक्त योजना शामिल की जाए।
- (xxv). वीसीटीपीएल ने आउट ऑफ गेज (ओओजी) कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार में 25 प्रतिशत के मौजूदा स्तर से 100 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है।

वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि आउट ऑफ गेज (ओओजी) कंटेनर स्लिंग्स, शेकल्स, आदि जैसे विशेष प्रहस्तन गियरों का इस्तेमाल करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं जिसके लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता होती है और एक घंटे में ओओजी कंटेनरों के फेरों की औसत संख्या सामान्य कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए 24 फेरे प्रति घंटे की औसत अपेक्षा 7 है। इसी प्रकार, कंटेनर यार्ड में भी एक ओओजी कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए औसत फेरे सामान्य कंटेनर से काफी कम हैं। इस प्रकार, प्रचालन समय के आधार पर और एक ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन में शामिल प्रयास सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन की तुलना में 3 से 5 गुना ज्यादा है, इसने ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए 100 प्रतिशत प्रीमियम वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल्स लिमिटेड जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रीमियम लागू प्रहस्तन प्रभार का 25 प्रतिशत है। वीसीटीपीएल द्वारा ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं बताई गई है जिसके लिए इसके मामले में आपवादिक प्रशुल्क व्यवस्था की आवश्यकता हो।

- (xxvi). वीसीटीपीएल ने अति आयामीय कंटेनरों के भंडारण के लिए 25 प्रतिशत के मौजूदा प्रीमियम के स्थान पर सामान्य लागू प्रभार के दोगुना का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि ओओजी कंटेनर दो कंटेनर स्लॉटों के नुकसान की वजह से सामान्यतः सामान्य कंटेनर की अपेक्षा अधिक स्थान अभिग्रहण करते हैं। इसलिए, इसने ओओजी कंटेनरों के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम लेवी का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड आदि के मामले में, इस प्राधिकरण ने ओओजी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत भूमि-स्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर भंडारण प्रभार निर्धारित किया है। दरमान में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित नोट चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में निर्धारण के अनुसार संशोधित किया है।

- (xxvii). वीसीटीपीएल का मौजूदा दरमान जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए पृथक निःशुल्क अवधि विनिर्दिष्ट नहीं करता है और इसलिए, सामान्य आयात/निर्यात कंटेनर के लिए लागू तीन दिनों से दस दिनों की निःशुल्क अवधि जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए लागू होगी। वीसीटीपीएल ने जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि को कम कर एक दिन करने का प्रस्ताव किया है। इसने निवेदन किया है कि अक्टूबर, 2007 से मार्च 2008 अवधि के दौरान प्रहस्तित जोखिमपूर्ण कंटेनरों का औसत विराम समय 3.2 दिन है और वे चालू दरमान के अनुसार 3 दिनों की निःशुल्क अवधि प्राप्त करेंगे। इन कंटेनरों को इंटरनेशनल मेरीटाइम डेंजरस गुड्स (आईएमडीजी) कोड का अनुसरण करते हुए अलग से रखे जाते हैं और टर्मिनल में कंटेनरों के अति-विराम के कारण जोखिम रहते हैं। निरोधक के रूप में कार्य करने के लिए और सुरक्षा संबंधी कारणों से, जोखिमपूर्ण कंटेनरों की निःशुल्क अवधि आयात और निर्यात दोनों श्रेणियों के लिए 3 दिनों से कम करके 1 दिन करने का प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश भी पत्तन/निजी प्रचालक को निःशुल्क अवधि प्रस्तावित करने का अधिकार देता है। इसके मद्देनजर, और वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि में कटौती स्वीकार की गई है।

- (xxviii). वीसीटीपीएल ने फिल्म शूटिंग प्रभारों को मौजूदा ₹0 10,000/- प्रति दिन से ₹0 1,00,000/- प्रतिदिन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह एक विविध प्रशुल्क मद है और कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया गया है।

(xxix). वीसीटीपीएल ने कूड़े को हटाने के प्रभारों को मौजूदा रु० 2000 प्रति ट्रक प्रति फेरा से बढ़ाकर रु० 8000 प्रति ट्रक प्रति फेरा करने का प्रस्ताव किया है। इसने निवेदन किया है कि टर्मिनल में आने वाले पोतों से हटाए गए कूड़े को म्यूनििसिपल कार्पोरेशन द्वारा अनुमोदित डम्पिंग यार्ड में ले जाया जाता है जोकि टर्मिनल से 20 कि०मी० है। कूड़ा इकट्ठा करने में आने वाली लागत लगभग रु० 468/- प्रति घन मीटर है और एक ट्रक फेरा 15 घन मीटर वहन कर सकता है। तदनुसार, यह रु० 7020/- प्रति ट्रक फेरा होता है। इसने इस सेवा के लिए रु० 8000/- प्रति ट्रक प्रति फेरा का प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जोकि वैकल्पिक है। यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित वृद्धि विविध सेवा के लिए है, और स्वीकार करते हुए कि किसी उपयोक्ता ने कोई प्रमुख आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करता है।

(xxx). वर्तमान दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2009 तक अथवा वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव के निपटान तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई है।

अतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों बाद से लागू होगा।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2011 तक है। इसलिए, संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2011 तक निर्धारित की गई है। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि **अनुलग्नक-11** रूप में संलग्न किया गया है।

11.2. अनुमोदित संशोधित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की तारीख से 15 दिनों में प्रभावी होंगे और 31 मार्च 2011 तक प्रभावी रहेंगे।

11.3. वीसीटीपीएल का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न हैं अथवा यहां स्वीकृत की गई परिकल्पनाओं से विपथन हैं, तो यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल से अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करें और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण होने वाले लाभ को पूर्णतः समायोजित करें।

11.4. इस संबंध में, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए दाखिल किए जाने वाले प्रारूप में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट भेजें। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विपथन के कारण भी दिए जाएं। यदि (+)/(-) 20 प्रतिशत का विपथन दो लगातार तिमाही के वास्तविक और अनुमानों के बीच देखा जाता है तो टीएमपी संबद्ध प्रचालक को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि वीसीटीपीएल टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट नहीं की जाने वाली समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल नहीं करता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही करेगा।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]



## वित्त विभाग द्वारा जारी किए गए बजट का सार

अनुसूची - 1

(रु. लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण  | वित्त विभाग द्वारा जारी किए गए बजट |                       |                   |                   | वित्त विभाग द्वारा जारी किए गए बजट |                   |                   |
|---------|--|------------------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------------|-------------------|-------------------|
|         |  | 2007-08<br>वित्त वर्ष              | 2008-09<br>वित्त वर्ष | 2009-10<br>अनुमान | 2010-11<br>अनुमान | 2008-09<br>वित्त वर्ष              | 2009-10<br>अनुमान | 2010-11<br>अनुमान |
| I       | यथास्थान (पीएम/टीएम)   | 71,086                             | 84,031                | 105,000           | 133,000           | 84,030                             | 105,000           | 133,000           |
|         | कुल प्रचालन आय   |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | (i) कटौत प्रचालन आय  | 1,865.46                           | 2,387.98              | 2,548.19          | 3,162.57          | 2,387.98                           | 2,766.89          | 3,503.69          |
|         | (ii) अन्य  | 846.83                             | 1,091.52              | 244.33            | 265.76            | 1,091.52                           | 193.88            | 193.55            |
|         | कुल प्रचालन आय   | 2,712.29                           | 3,479.50              | 2,792.52          | 3,428.33          | 3,479.50                           | 2,960.77          | 3,697.24          |
| II      | प्रचालन लागत (मूल्यवर्धन अतिरिक्त)                                 |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | (i) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर                                      | 106.17                             | 129.85                | 177.15            | 356.39            | 129.85                             | 177.41            | 357.02            |
|         | (ii) अनुसूची लेबर  | 79.05                              | 88.03                 | 113.47            | 160.60            | 88.03                              | 113.64            | 161.01            |
|         | (iii) उपकरण चालन लागत  | 228.54                             | 268.35                | 500.45            | 436.28            | 268.35                             | 314.06            | 501.77            |
|         | (iv) रॉड/रॉड/रॉड/रॉड   | 24.55                              | 43.57                 | 69.44             | 91.83             | 30.88                              | 48.23             | 65.17             |
|         | (v) उपकरण चालन   | 116.18                             | 154.36                | 327.87            | 412.79            | 154.36                             | 203.58            | 255.21            |
|         | (vi) देय पट्टा किराये रियायत कर के अनुसार                          | 78.71                              | 78.71                 | 78.71             | 78.71             | 78.71                              | 78.71             | 78.71             |
|         | (vii) बीमा   | 42.15                              | 40.87                 | 41.63             | 82.94             | 40.87                              | 42.64             | 83.92             |
|         | (viii) अन्य व्यय   | 113.74                             | 143.47                | 152.63            | 173.20            | 143.47                             | 160.39            | 183.13            |
|         | (ix) तकनीकी सेवा शुल्क   | 15.79                              | 15.50                 | 15.50             | 15.50             | 15.79                              | 15.79             | 15.79             |
|         | जोड़ (i से ix)   | 804.89                             | 962.71                | 1,476.83          | 1,808.23          | 950.32                             | 1,154.46          | 1,701.72          |
| III     | मूल्यवर्धन   | 570.66                             | 582.08                | 577.36            | 1,376.95          | 582.08                             | 582.98            | 1,382.56          |
| IV      | उपस्थिति   |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | (i) प्रचालन और प्रत्यक्ष उपस्थिति                                  | 245.49                             | 313.38                | 432.62            | 381.28            | 313.38                             | 343.82            | 382.63            |
|         | (ii) सामान्य उपस्थिति  |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | (iii) वार्षिक व्यय और अप्रकट भुगतान और अवलंबित राजस्व व्यय         | 12.53                              | 12.53                 | 12.53             | 12.53             | 12.53                              | 16.41             | 16.41             |
|         | (iv) अन्य  |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | जोड़ (i से iv)   | 258.02                             | 325.91                | 445.15            | 393.80            | 325.91                             | 360.24            | 399.04            |
| V       | प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)                  | 1,078.72                           | 1,608.80              | 293.18            | (150.65)          | 1,621.19                           | 863.10            | 213.92            |
| VI      | वित्त और वित्तिय अर्थ (एकएम्प्ल)                                   |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | (i) वित्त-योग्य बूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य रियायत कर के अनुसार      | 5.85                               |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | (ii) अन्य बोनस के साथ  | 12.54                              | 15.75                 | 2.30              | 2.30              | 15.75                              | 2.30              | 2.30              |
|         | जोड़   | 18.39                              | 15.75                 | 2.30              | 2.30              | 15.75                              | 2.30              | 2.30              |
| VII     | वित्त और वित्तिय व्यय (एकएम्प्ल)                                   |                                    |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | वित्तिय निधि असादन   | 14.16                              | 16.26                 | 20.05             | 30.25             | 16.26                              | 20.08             | 30.32             |
|         | अन्य   | 0.74                               |                       |                   |                   |                                    |                   |                   |
|         | जोड़   | 14.90                              | 16.26                 | 20.05             | 30.25             | 16.26                              | 20.08             | 30.32             |
| VIII    | एकएम्प्ल घटाव एकएम्प्ल (VI) - (VII)                                | 3.49                               | (0.51)                | (17.75)           | (27.95)           | (0.51)                             | (17.78)           | (28.02)           |
| IX      | अधिशेष व्यय और टैक्स से पहले (V) + (VIII)                          | 1,082.21                           | 1,608.29              | 275.43            | (178.60)          | 1,620.68                           | 845.31            | 185.90            |
| X       | निर्धारित पूंजी  | 4,883.58                           | 4,753.74              | 4,319.10          | 14,890.82         | 4,376.11                           | 4,250.05          | 14,655.35         |
| XI      | आवृत्ति - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35% / 0%)                      | 781.37                             | 760.60                | 691.06            | 2382.53           | 700.18                             | 680.01            | 2344.86           |
| XII     | समता उपस्थिति  | 67.27%                             | 79.52%                | 82.81%            | 73.88%            | 79.52%                             | 82.81%            | 73.88%            |
| XIII    | आवृत्ति समता उपस्थिति के लिए समायोजित                              | 781.37                             | 604.86                | 572.24            | 1760.25           | 700.18                             | 680.01            | 2344.86           |
| XIV     | निवृत्त अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)                              | 300.84                             | 1,003.43              | (296.81)          | (1,938.85)        | 920.50                             | 165.30            | (2,158.96)        |
| XV      | निवृत्त अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % रूप में (XIV/I % में)      |                                    | 28.84%                | -10.63%           | -56.55%           | 26.46%                             | 5.58%             | -58.39%           |
| XVI     | कुरालता लम्  |                                    | 50.40                 | 65.46             | 94.86             |                                    |                   |                   |
| XVII    | निवृत्त लाभ/(घाटा) कुरालता लम् स्वीकार करने के परभाव (XIV) - (XVI) |                                    | 953.03                | (362.27)          | (2,033.71)        | 920.50                             | 165.30            | (2,158.96)        |
| XVIII   | निवृत्त अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के % रूप में (XVII/I % में)       | 11.09%                             | 27.39%                | -12.97%           | -59.32%           | 26.46%                             | 5.58%             | -58.39%           |
| XIX     | 2007-08 अवधि के लिए संशोधित लाभ तीन वर्षों में समानतः प्रभावित     |                                    |                       |                   |                   | 100.28                             | 100.28            | 100.28            |
| XX      | निवृत्त अधिशेष 2007-08 में प्रोद्युक्त लाभ के समायोजन के परभाव     |                                    | 953.03                | (362.27)          | (2,033.71)        | 1,020.79                           | 265.58            | 700.28            |

टिप्पणी: 2010-11 के अनुमानों में दो रेट मारकेट घाट क्रो और 4 रबड़ गैट्री क्रो की निवेश की समत और एलए के अनुसार किए जाने के लिए निर्धारित समत प्रचालन लागत शामिल है। गैट्री वी वी इस लिस्ट का समर्थन किया है।

## विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

## दरमान

## परिभाषाएँ और शर्तें

यह दरमान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए समय-समय पर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभार निर्धारित करता है।

## 1. परिभाषाएँ

दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "कंटेनर" अर्थात् सभी प्रासंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करने वाला कोई भारवाहक कंटेनर। सामान्यतः यह बिना बीच में पुनः लदाई के एक अथवा अधिक प्रकारों द्वारा सामानों को बहन करने करने के लिए डिजाइन किया गया है; तैयार प्रहस्तन की अनुमति वाले डिवाइसों के साथ जुड़ा हुआ और दुर्लभ पहचान संख्याओं और चिह्नों के साथ।
- (ii). "प्रति दिन" अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (iii). "पल्लन" अर्थात् विशाखापल्लनम पल्लन न्यास (वीपीटी) जहां कहीं "टर्मिनल" अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचलित कंटेनर टर्मिनल।
- (iv). "वीसीटीपीएल" अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निम्नलिखित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपा जाना है।
- (v). "प्रशीतन" अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसे प्रशीतन की आवश्यकता होती है।
- (vi). "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो पोत से उतारा गया और पोतांतरण पर विनिहित और आयात अगिम सूची पर घोषित किसी दूसरे पोत पर नौभरण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा गया।
- (vii). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पल्लन अथवा स्थान से भारत में किसी पल्लन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पल्लन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (viii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (ix). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (x). "आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी आउट ऑफ गेज़ कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (xi). "एफसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- (xii). "आईसीडी" अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (xiii). "एलसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।
- (xiv). "शट आउट कंटेनर" अर्थात् ऐसा पोत, जो वीआईएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।

- (xv). "टन" अर्थात् 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर का एक मीट्रिक टन।
- (xvi). "वीआईएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।
- (xvii). "वीसीटीपीएल कंटेनर" अर्थात् कंटेनर जो पोत से उतारे जाते हैं और टर्मिनल के भीतर ट्रेन पर लदाई के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

"आईसीटीपीएल कंटेनर" भी अर्थात् कंटेनर जो टर्मिनल के भीतर ट्रेन से उतारे जाते हैं और पोत पर नीमरण के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

## 2. सामान्य

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नीचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दर पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभावी होगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रकल्पों को पूरा किए जाने तक प्रभावी होगी, उसके पश्चात् विदेशगामी दर उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी होगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के संकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iii). (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज वीसीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ग). वीसीटीपीएल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीसीटीपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महोपपत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।
- (iv). औखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/अल्ट ऑफ गेज कंटेनरों के मामले में लागू प्रहस्तन प्रभार पर 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रभावी होगा।
- (v). तटीय कंटेनरों के मामले में, स्थिरता समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। सभी तटीय कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर सामान्य कंटेनरों के लदाई प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, प्रहस्तन प्रभारों में समान रिचार्ज लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में स्वीकार्य होगी।
- (vi). यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की लट अवस्थित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा वीसीटीपीएल पर आरोप किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान वीपीटी को उस पोत द्वारा देय बंद किराया प्रभारों के समकक्ष रिचार्ज वीसीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।
- (vii). उपयोक्ता को वीसीटीपीएल पर आरोप उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (viii). वर्ष 2010-11 के लिए, दरमान के भाग I में निर्धारित दरों में अतिरिक्त नए उपस्कर अर्थात् 2 रेल माउण्टेड घाट क्रेन और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों को वीसीटीपीएल द्वारा शुरू किए जाने की तारीख से 10 प्रतिशत वृद्धि हो जाएगी।

**3. कार्यान्वयन**

(i). आयात और निर्यात दरें लागू होंगी जब:

(क). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, जब वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है; अथवा

(ख). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त किया जाता है, जब नौभरित किया जाता है।

(ii). पोतांतरण कंटेनर दरें लदे हुए अथवा खाली कंटेनर पर लागू होंगी जब यह प्रथम कैरियर से वीसीटीपीएल में उतारा जाता है और तब तक वीसीटीपीएल की संख्या में रखा जाता है जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा एक नामित दूसरे कैरियर में इसकी मूल स्थिति में पोतांतरित नहीं किया जाता है।

**भाग - 1****1. कंटेनर प्रचालन**

1.1.क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर:

| क्र.सं. | विवरण   | (रुपयों में)                      |      |  |      |  |      |
|---------|---|-----------------------------------|------|--|------|--|------|
|         |   | 20 फीट लम्बाई से<br>अनाधिक कंटेनर |      | 20 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 40 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      | 40 फीट लम्बाई से अधिक<br>और 45 फीट लम्बाई तक<br>कंटेनर |      |
|         |   | विदेशगामी                         | तटीय | विदेशगामी  | तटीय | विदेशगामी  | तटीय |
| (क).    | लदे हुए कंटेनर —<br>आयात/निर्यात                              | 3200                              | 1920 | 4800   | 2880 | 6400   | 3840 |
| (ख).    | खाली कंटेनर —<br>आयात/निर्यात                                 | 2240                              | 1344 | 3360   | 2016 | 4480   | 2688 |
| (ग).    | सीवाई से रेल फ्लैट<br>अथवा विलोमतः परिवहन<br>और चढ़ाना/उतारना |                                   |      |  |      |  |      |
|         | - लदे हुए   | 1250                              | 1250 | 1875   | 1875 | 2500   | 2500 |
|         | - खाली  | 1150                              | 1150 | 1725   | 1725 | 2300   | 2300 |

**टिप्पणियाँ:**

- (1). उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं और घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधना/खोलना, सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, सीवाई में चढ़ाना और उतारना, ट्रेलर से अथवा पर कंटेनर की उतराई और लदाई, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2). उपर्युक्त मद सं. (ग) के मामले में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट पर कंटेनर लदाई अथवा विलोमतः।
- (3). लदाई के लिए आयात कंटेनर पोत की बर्थिंग के कम से कम 6 घंटे पहले वीसीटीपीएल को सुपुर्दगी देनी होगी।

**ख. रियायतें:**

निम्नलिखित रियायत वीसीटीपीएल की लिखित अनुमति से पहले अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपर्युक्तों पर लागू होंगी जब वीसीटीपीएल उपस्कर कुछ कारणों से उपलब्ध नहीं होते हैं:

(रुपयों में)

| क्र.सं. | विवरण   | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर |        | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर |        | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |        |
|---------|---|--------------------------------|--------|--|--------|--|--------|
|         |   | विदेशगामी                      | तटीय   | विदेशगामी  | तटीय   | विदेशगामी  | तटीय   |
| (क).    | यदि जलयान के गियरों का इस्तेमाल जलयान से तट अथवा विलोमतः लड़ाई/उतराई के लिए किया जाता है  | 343.00                         | 205.80 | 514.50   | 308.70 | 686.00   | 411.60 |
| (ख).    | यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रैलर तैनात करता है | 286.00                         | 171.60 | 429.00   | 257.40 | 572.00   | 343.20 |
| (ग).    | यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों को चढ़ाने के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है                          | 191.00                         | 191.00 | 286.50   | 286.50 | 382.00   | 382.00 |

**टिप्पणी:**

- (1). निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित नगर को वापस भेजे गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

**1.2 पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:**

(रुपयों में)

| विवरण           | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर |      | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर |      | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |      |
|-----------------|--------------------------------|------|--|------|--|------|
|                 | विदेशगामी                      | तटीय | विदेशगामी  | तटीय | विदेशगामी  | तटीय |
| लदे हुए और खाली | 3780                           | 2268 | 5670   | 3402 | 7560   | 4536 |

**टिप्पणियाँ:**

- (1). पोतांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात् प्रथम कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर पर लड़ाई पर लागू उपर्युक्त प्रभारों में बांधना/खोलना प्रभार शामिल हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लड़ाई), सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, चढ़ाना और उतारना, पोत और यार्ड पर नौचालन योजना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए वीसीटीपीएल पर विदेशी पत्तन से कंटेनर के प्रहस्तन पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (3). वीसीटीपीएल के बाहर सड़क अथवा रेल द्वारा सुपुर्द किए गए किसी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
- (4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होंगे:
  - (i). यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के पश्चात् बदला जाता है; अथवा

(ii). यदि नामांकन पूर्ववर्ती कैरियर को बर्थ किए जाने के पश्चात बाद वाले कैरियर से पूर्ववर्ती कैरियर में बदला जाता है।

- (5). पोत जिसपर पोतांतरण कंटेनर की लदाई की जाती है, पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त पोतांतरण आयातित किया जाता है अथवा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

### 1.3. चढ़ाना अथवा उतारना:

(रुपयों में)

| क्र.सं. | विवरण   | 20 फीट लम्बाई से<br>अनाधिक कंटेनर |      | 20 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 40 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      | 40 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 45 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      |
|---------|---------|-----------------------------------|------|--|------|--|------|
|         |         | विदेशगामी                         | तटीय | विदेशगामी  | तटीय | विदेशगामी  | तटीय |
| (क).    | लदे हुए | 500                               | 500  | 750  | 750  | 1000   | 1000 |
| (ख).    | खाली    | 400                               | 400  | 600  | 600  | 800  | 800  |

### 1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना और बन्द करना दोनों):

(रुपयों में)

| क्र. सं. | विवरण                          | विदेशगामी | तटीय |
|----------|--------------------------------|-----------|------|
| (क).     | घाट पर हैच कवर उतारे बिना      | 1260      | 756  |
| (ख).     | घाट पर हैच कवर उतारे जाने सहित | 2520      | 1512 |

टिप्पणी:

- (1). यदि केवल एक गतिविधि अर्थात् खोलना अथवा बन्द करना प्रचालन की जाती है तो आधी दर लागू होगी।

### 1.5. पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (रिस्टोल):

(रुपयों में)

| क्र.सं. | विवरण  | 20 फीट लम्बाई से<br>अनाधिक कंटेनर |      | 20 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 40 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      | 40 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 45 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      |
|---------|--|-----------------------------------|------|--|------|--|------|
|         |  | विदेशगामी                         | तटीय | विदेशगामी  | तटीय | विदेशगामी  | तटीय |
| (क).    | उतराई और पुनः नौभरण<br>द्वारा स्थानांतरित लदे हुआ<br>अथवा खाली कंटेनर      | 2520                              | 1512 | 3780   | 2268 | 5040   | 3024 |
| (ख).    | उतराई और पुनः नौभरण<br>किए बिना स्थानांतरित<br>लदे हुआ अथवा खाली<br>कंटेनर | 1260                              | 756  | 1890   | 1134 | 2520   | 1512 |

टिप्पणी:

- (1). प्रशीतन संबंधित प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे।

### 1.6. आंतरिक परिवहन:

(रुपयों में)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से<br>अनाधिक कंटेनर |      | 20 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 40 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      | 40 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 45 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |      |
|---------|-----------------|-----------------------------------|------|--|------|--|------|
|         |                 | विदेशगामी                         | तटीय | विदेशगामी  | तटीय | विदेशगामी  | तटीय |
| (क).    | लदे हुए और खाली | 750                               | 750  | 1125   | 1125 | 1500   | 1500 |

**टिप्पणी:**

- (1). जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा ले जाया जाना अपेक्षित हो तो आंतरिक परिवहन प्रभार लागू होंगे।

**1.7. प्रशीतन संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएँ**

(रुपयों में)

| क्र.सं. | विवरण   | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर |      | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर |      | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |      |
|---------|---|--------------------------------|------|--|------|--|------|
|         |   | विदेशगामी                      | तटीय | विदेशगामी  | तटीय | विदेशगामी  | तटीय |
| (क).    | ट्रिप से पहले जाँच (पीटीआई) (बिजली प्रभार अतिरिक्त)   | 300                            | 300  | 450  | 450  | 600  | 600  |
| (ख).    | प्रशीतन चालित जाँच (बिजली प्रभार अतिरिक्त)  | 300                            | 300  | 450  | 450  | 600  | 600  |
| (ग).    | बिजली आपूर्ति प्रभार (कनेक्शन लगाना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड में अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग— | 186                            | 186  | 279  | 279  | 372  | 372  |

**टिप्पणियाँ:**

- (1). सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग निकालना और तापमान का अनुवीक्षण शामिल है। प्रशीतनों के मालफंशनिंग पर अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2). पीटीआई और प्रशीतन कंटेनरों का रन टेस्ट वैकल्पिक सेवाएँ हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/रन टेस्ट के दौरान बिजली की आपूर्ति और अनुवीक्षण प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/रन टेस्ट में प्रशीतन मशीनरी की कार्य स्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति की रिपोर्ट करना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

**1.8. एक शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार**

जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट किया जाता है, निम्नलिखित दरें लागू होंगी:—

(रुपयों में)

| क्र. सं. | विवरण   | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|----------|---------|--------------------------------|--|--|
| (क).     | लदे हुए | 1750                           | 2625   | 3500   |
| (ख).     | खाली    | 1550                           | 2325   | 3100   |

**टिप्पणियाँ:**

- (1). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब कंटेनर एक पोत द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौमरित किया जाता है।
- (2). मंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

## 1.9. अतिरिक्त प्रभार

(रुपयों में)

| क्र. सं. | विवरण   | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|----------|---|--------------------------------|--|--|
| 1.       | सीधे लदाई<br>— लदे हुए और खाली  | 875                            | 1313   | 1750   |
| 2.       | लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण<br>— लदे हुए<br>— खाली | 1750<br>1550                   | 2625<br>2325                                     | 3500<br>3100                                     |
| 3.       | कंटेनर साफाई प्रभार (उच्च प्रेशर पानी धुलाई)  | 500                            | 750  | 1000   |
| 4.       | दस्तावेज का रद्दीकरण<br>— (प्रति ईआईआर)   |                                | 75   |  |
| 5.       | एक दरवाजा खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर)   |                                | 500  |  |
| 6.       | सील लगाना/उतारना (प्रति सील)  |                                | 200  |  |
| 7.       | 'जोखिमपूर्ण स्टिकर' लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)   |                                | 200  |  |
| 8.       | टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जाँच (प्रति कंटेनर)   |                                | 400  |  |
| 9.       | प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/प्लग निकालना (प्रति कंटेनर)                                      |                                | 50   |  |
| 10.      | जोखिमपूर्ण कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)                            |                                | 3000   |  |
| 11.      | दस्तावेजों का जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)                         |                                | 150  |  |
| 12.      | वीआईए रद्दकरण   |                                | 1000   |  |
| 13.      | ट्रेलर का कंटेनरों/कार्गो के साथ अथवा बिना भारतोलन (प्रति भारतोलन)                            |                                | 100  |  |
| 14.      | निर्धारित समय के बाद संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार प्रति 'दस्तावेज' हैं)   |                                | 500  |  |
| 15.      | ओओजी कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर)                               |                                | 3000   |  |

## टिप्पणियाँ:

- (1). **प्रत्यक्ष लदाई** प्रभार लागू होता है जब, ग्राहकों के अनुरोध पर, वीसीटीपीएल निर्धारित समापन समय के पश्चात टर्मिनल को सौंपे गए निर्यात कंटेनर को स्वीकार करता है अथवा निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार करता है जो कट ऑफ समय से पहले सीधाई से पहले से है परंतु कट ऑफ से पहले प्रस्तुत की गई निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अलावा है।
- (2). **'कंटेनर का स्थानांतरण'** प्रभार लागू होगा जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई किसी अन्य को प्राप्त करने के लिए स्थानांतरण सहित किसी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किए गए किसी स्थानांतरण अथवा कंटेनर के वास्तविक स्थानांतरण को शामिल करते हुए नौभरण स्थिति अथवा कंटेनर स्थिति में बदलाव किया जाएगा। स्थानांतरण लिफ्ट ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारित समेकित प्रभार है।



**नौमरण स्थिति में बदलाव लागू होता है जब:**

- (i). वीसीटीपीएल परिसर में पोतांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (ii). वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यातित किया जाता है;
- (iii). निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल परिसर के बाहर सौंपा जाता है;
- (iv). उतराई अथवा विलोमतः के पश्चात स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (v). पोतांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन इनबाउंड कैरियर की बर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है।
- (vi). रेल द्वारा पहुंचने वाला निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुंचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

**कंटेनर स्थिति का बदलाव** हर समय लागू होता है। आयात अथवा निर्यात कंटेनर जिसका पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (+/- 2 टन द्वारा वेरिंग) का ब्योरा वीसीटीपीएल द्वारा कार्यवाही के पश्चात बदला जाता है।

- (3). **कंटेनर सफाई प्रभार:** ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार लागू होता है जब कंटेनरों को पानी से साफ किया जाता है।
- (4). **ईआईआर के लिए रद्दकरण प्रभार** लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।
- (5). **“एक दरवाजा खोलना” प्रभार** प्रहस्तन कंटेनर के लिए लागू है जिसमें केवल एक दरवाजे को खुला रखने की जरूरत होती है (अर्थात् प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा देना टर्मिनल द्वारा किया जाता है।
- (6). **सील लगाना/हटाना**

टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर जिसपर सही बॉटल सील नहीं लगाई गई हो, इसके प्रवेश की अनुमति दिए जाने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल स्टॉफ को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व-सहमति के बिना ऐसा कर सकें। ऐसे कंटेनरों, जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई गई है, की सूची के बारे में लाइनों को बताया जाएगा।

सीलों को ग्राहक के अनुरोध पर हटाया जाएगा।

- (7). **‘जोखिमपूर्ण स्टिकर’ लगाना/हटाना**

जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर (चार स्टिकर) पर केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाए जाएंगे। इसी तरह गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर से कंटेनर पर पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। किसी भी मामले में, टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यवाही करने के लिए ग्राहक को वीसीटी सूचित करना होगा।

- (8). **ग्राहक निरीक्षण**

कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित बिन्दु पर करने की अनुमति दी जाएगी। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क निरीक्षण के अधीन खोले जा सकते हैं।

- (9). **कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग निकालना**

पोत/ट्रेन/ट्रक के बोर्ड पर प्रशीतन कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग उतारना ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।

- (10). **जोखिमपूर्ण कंटेनर की अ-घोषणा/गलत-घोषणा**

ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और वीसीटीपीएल को संबंधित जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। ये प्रभार जोखिमपूर्ण प्रकृति की अ-घोषणा/गलत-घोषणा और आईएमसीओ श्रेणी, यूएनएनओ, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम, इमरजेंसी की स्थिति में व्यक्ति के सम्पर्क ब्योरों सहित जोखिमपूर्ण प्रकृति के पूरे ब्योरे भी नहीं भेजने के लिए हैं।

तथापि, अधोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण होने वाले परिणामों संबंधी देयताएं और लागतें ग्राहक के लेखा पर होंगी।

## (11). दस्तावेज जारी करना

यह प्रभार सामान्य नियमित टर्मिनल रिपोर्टों (पोत रिपोर्ट/यार्ड रिपोर्ट/प्रशीतन रिपोर्ट आदि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी किए गए अतिरिक्त दस्तावेजों को लाइन भेजे जाने से संबंधित है।

## (12). वीआईए का रद्दकरण

वीआईए का रद्दकरण तब लागू होता है जब वीसीटीपीएल द्वारा आबंटित वीआईएन बाद में किन्हीं कारणों से पोत प्रचालक द्वारा अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

## (13). कंटेनर/कार्गो के साथ अथवा बिना ट्रेलर का भारतोलन

ट्रेलरों/ट्रक के भारतोलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ताओं के अनुरोध पर दी जाएगी। इस प्रभार में उसपर दर्शाए गए भार के साथ अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।

## (14). संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब

संबंधित दस्तावेजों में आयात तथा निर्यात अग्रिम सूचियाँ, जोखिमपूर्ण विनिहित, रेस्टोज, इम्पोर्ट बे योजनाएं और कोई अन्य दस्तावेज जो अपेक्षित हो सकते हैं और सुगम प्रचालनों के लिए बाद में घोषित किए जाते हैं, शामिल हैं। दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के लिए समय सीमा वीसीटीपीएल द्वारा पहले अधिसूचित की जाएगी और उसकी कोई अधिसूचना उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से की जाएगी।

## (15). ओओजी कंटेनर की अ-घोषणा/गलत-घोषणा

ग्राहक को सम्पूर्ण व्योरो अर्थात् अति ऊँचाई, अति चौड़ाई, अति लम्बाई, और अग्रिम सूची के साथ कुल भार के साथ टर्मिनल में इसके आगमन से पहले कंटेनर के आयाम टर्मिनल में प्रचालन की सही योजना बनाने और लागू करने के लिए घोषित करना होगा।

## 1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

## (क). आयात - लदे हुए कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र. सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|----------|-----------------|--------------------------------|--|--|
| (i).     | प्रथम 3 दिन     | निःशुल्क                       | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).    | 4 से 15 दिन     | 99                             | 198  | 297  |
| (iii).   | 16 से 30 दिन    | 198                            | 396  | 594  |
| (iv).    | 30 दिनों के बाद | 396                            | 792  | 1188   |

## (ख). आयात - खाली कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र. सं. | विवरण        | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|----------|--------------|--------------------------------|--|--|
| (i).     | प्रथम 10 दिन | निःशुल्क                       | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).    | 11 से 15 दिन | 99                             | 198  | 297  |

|        |                 |     |     |      |
|--------|-----------------|-----|-----|------|
| (iii). | 16 से 30 दिन    | 198 | 396 | 594  |
| (iv).  | 30 दिनों के बाद | 396 | 792 | 1188 |

(ग) निर्यात — लदे हुए कंटेनर

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|---------|-----------------|--|--|--|
| (i).    | प्रथम 7 दिन     | निःशुल्क   | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).   | 8 से 15 दिन     | 99   | 198  | 297  |
| (iii).  | 16 से 30 दिन    | 198  | 396  | 594  |
| (iv).   | 30 दिनों के बाद | 396  | 792  | 1188   |

(घ) निर्यात — खाली कंटेनर

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|---------|-----------------|--|--|--|
| (i).    | प्रथम 7 दिन     | निःशुल्क   | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).   | 8 से 15 दिन     | 99   | 198  | 297  |
| (iii).  | 16 से 30 दिन    | 198  | 396  | 594  |
| (iv).   | 30 दिनों के बाद | 396  | 792  | 1188   |

(ङ) आईसीडी कंटेनर — लदे हुए और खाली

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|---------|-----------------|--|--|--|
| (i).    | प्रथम 15 दिन    | निःशुल्क   | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).   | 16 से 30 दिन    | 99   | 198  | 297  |
| (iii).  | 31 से 45 दिन    | 198  | 396  | 594  |
| (iv).   | 45 दिनों के बाद | 396  | 792  | 1188   |

(च) आईसीडी कंटेनर — लदे हुए और खाली

(दर रुपये में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|---------|-----------------|--|--|--|
| (i).    | प्रथम 30 दिन    | निःशुल्क   | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).   | 31 से 45 दिन    | 99   | 198  | 297  |
| (iii).  | 46 से 60 दिन    | 198  | 396  | 594  |
| (iv).   | 60 दिनों के बाद | 396  | 792  | 1188   |

## (छ). शट आऊट कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से<br>अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 40 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 45 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |
|---------|-----------------|-----------------------------------|--|--|
| (i).    | 1 से 15 दिन     | 99                                | 198  | 297  |
| (ii).   | 16 से 30 दिन    | 198                               | 396  | 594  |
| (iii).  | 30 दिनों के बाद | 396                               | 792  | 1188   |

## (ज). जोखिमपूर्ण कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

| क्र.सं. | विवरण           | 20 फीट लम्बाई से<br>अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 40 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से<br>अधिक और 45 फीट<br>लम्बाई तक कंटेनर |
|---------|-----------------|-----------------------------------|--|--|
| (i).    | प्रथम दिन       | निःशुल्क                          | निःशुल्क   | निःशुल्क   |
| (ii).   | 2 से 15 दिन     | 124                               | 248  | 372  |
| (iii).  | 16 से 30 दिन    | 248                               | 496  | 744  |
| (iv).   | 30 दिनों के बाद | 495                               | 990  | 1485   |

## टिप्पणियाँ:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
- (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (3). पोतांतरण कंटेनर जिनकी हेंसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर में बदल जाती है, संबंधित आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). अति आयामीय कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन अभिग्रहण करता है, पर आधारित होगा।
- (5). शट आऊट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के बाद के दिन से परिगणित की जाएगी जब नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर शट आउट हो जाए।
- (6). परित्यक्त कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभावी होगा:
  - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:—
    - (क). लाइन कार्गो सहित कंटेनर की संरक्षा करेगी और इसे वापस लेगी अथवा पत्तन परिसर से इसे हटाया जाएगा; और
    - (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर आने वाले सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन और उतराई की लागत वहन करनी होगी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक प्रभावी रहेगा जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/कब्जे में लिया जाता है और इस कंटेनर को 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा उतराई की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक बनाए गए/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल

परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में, भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे।

- (7). भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिसमें वीसीटीपीएल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर के नौभरण नहीं कर सकेगा।

**1.11. कूड़े को हटाए जाने के लिए प्रभार**

जलयान के बोर्ड पर इकट्ठे हुए कूड़े को हटाने के लिए रु0 8000/- प्रति ट्रक फेरा का समेकित प्रभार देय होगा।

**1.12. स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार**

विदेशगामी पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 200/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 1000/-।

तटीय पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 120/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 600/-।

**भाग - II**

**2. अन्य सेवाएं**

**2.1. आगंतुक प्रवेश अनुज्ञापत्र**

|                       | वार्षिक | मासिक   | दैनिक  |
|-----------------------|---------|---------|--------|
| (क). प्रति आवेदन-पत्र | रु0 250 | रु0 100 | रु0 20 |

**2.2. वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र**

प्रति प्रवेश रु0 100/-

**टिप्पणी:**

- (1). वाहन प्रवेश शुल्क कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/परेषण के लिए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले/बाहर जाने वाले वाहनों पर प्रभार्य नहीं होगा।

**2.3. फोटोग्राफी**

|   |                        |
|---|------------------------|
| (क). फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी                   | रु0 1,00,000 प्रति दिन |
| (ख). आयातित/निर्यातित सामानों के फोटोग्राफ लेना   | रु0 500 प्रति दिन      |
| (ग). क्रूज और अन्य के फोटोग्राफ लेना              | रु0 250 प्रति दिन      |
| (घ). विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित) | रु0 3000 प्रति दिन     |

**2.4. पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार**

विशाखा कंटेनर टर्मिनल में बर्थ होने वाले गैर-कंटेनर पोतों अर्थात् गैर-सम्मत कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोत अथवा किसी भी कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रभार लागू होंगे।

| जीआरटी         | दर   |
|----------------|--|
| 10000 तक       | रु0 2100 प्रति घंटा  |
| 10001 से 30000 | रु0 0.10 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूनतम रु0 2100 प्रति घंटा |
| 30001 और अधिक  | रु0 0.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा                             |

\*\*\*\*\*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 21st August, 2009

No. TAMP/7/2008-VCTPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

Case No. TAMP/7/2008-VCTPL

Visakha Container Terminal Private Limited

.....Applicant

**ORDER**

(Passed on this 28th day of July, 2009)

This case relates to a proposal from Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for general revision of its Scale of Rates.

2.1 The Scale of Rates of the VCTPL was revised earlier in August 2005 with a validity period upto 31 March 2007.

2.2 Subsequently, the VCTPL had filed a proposal in February 2007 along with the cost estimates for 2007-08 with a request to continue with the existing Scale of Rates for one more year i.e. 2007-08. After a preliminary scrutiny of the cost position for the year 2007-08, this Authority had passed an Order on 28 June 2007 allowing the existing Scale of Rates of VCTPL to continue for the year 2007-08. The validity of Scale of Rates was prescribed till 31 March 2008.

2.3 The VCTPL filed the proposal for general revision of its Scale of Rates in February 2008. Recognising the time involved in the consultation process, scrutiny of the proposal, setting up a joint hearing etc., the validity of the existing Scale of Rates of VCTPL was extended a couple of times. This Authority vide its Order passed on 17 June 2009 notified on 20 June 2009 vide Gazette No.103 has extended the validity of its Scale of Rates till 30 September 2009 or final disposal of tariff proposal filed by VCTPL whichever is earlier.

3.1. The highlights of the VCTPL proposal are summarised below:

- (i). Traffic handled by the VCTPL in the past two years and the traffic estimated to be handled in the year 2007-08 and for the subsequent two years is tabulated below:

| Financial Year      | Throughput (TEUs) | % growth over previous year |
|---------------------|-------------------|-----------------------------|
| 2005-06 (Actuals)   | 47276             | 0.93%                       |
| 2006-07 (Actuals)   | 55769             | 17.97%                      |
| 2007-08 (Estimates) | 69225             | 24.12%                      |
| 2008-09 (Estimates) | 1,00,000          | 44.46%                      |
| 2009-10 (Estimates) | 1,33,000          | 33.00%                      |
| 2010-11 (Estimates) | 1,60,000          | 20.30%                      |

- (ii). As per the License Agreement, the VCTPL is required to go for expansion by acquisition of cranes and other assets when throughput of 1,00,000 TEUs is achieved. Since it is expects to cross this threshold during the year 2008-09, it has proposed the following major investments:

| (Rs. in lakhs) |   |               |                |               |
|----------------|---|---------------|----------------|---------------|
| Sl. No.        | Asset   | Year          |                |               |
|                |   | 2008-09       | 2009-10        | 2010-11       |
| 1.             | Additional storage yard                                   | 150.00        | 0              | 0             |
| 2.             | Gate Complex Extn.<br>(office space for additional staff) | 74.00         | 0              | 0             |
| 3.             | Work Shop   | 0             | 400.00         | 0             |
| 4.             | Plant and Machinery                                       | 39.50         | 0              | 0             |
| 5.             | RMQC (2 Nos.)   | 0             | 6182.40        | 0             |
| 6.             | RTGC (4 Nos.)   | 0             | 2592.00        | 0             |
| 7.             | IT  | 80.60         | 225.00         | 0             |
| 8.             | Administrative Building                                   | 0             | 0              | 500.00        |
|                | <b>Total</b>  | <b>344.10</b> | <b>9399.40</b> | <b>500.00</b> |

- (iii). The VCTPL has claimed pass through of royalty to the extent of 2<sup>nd</sup> highest bid value in line with the tariff guidelines of 2005.
- (iv). The net surplus / deficit at the tariff level fixed in 2005 reflected in the cost statement prepared by the VCTPL (before reckoning cost savings due to efficiency gain) is tabulated below:

| (Rs. in lakhs) |  |         |          |          |
|----------------|--|---------|----------|----------|
| Sr. No.        | Particulars  | 2008-09 | 2009-10  | 2010-11  |
| 1.             | Operating income   | 2761.36 | 3669.01  | 4431.27  |
| 2.             | Net surplus / deficit after return                           | 1.54    | -1131.00 | -1051.34 |
| 3.             | Net surplus / deficit as percentage of the operating income. | 0.06%   | -30.83%  | -23.73%  |

- (v). The cost savings due to efficiency claimed by the VCTPL in the cost statement is as follows:

| Sr. No. | Year    | Rs. in lakhs |
|---------|---------|--------------|
| 1.      | 2006-07 | 29.55        |
| 2.      | 2007-08 | 49.34        |
| 3.      | 2008-09 | 84.72        |
| 4.      | 2009-10 | 129.71       |
| 5.      | 2010-11 | 171.34       |

- (vi). Tariff revision proposed:

| Sl. No. | Year                    | % Increased proposed   |
|---------|-------------------------|--|
| (i).    | Composite handling rate |  |
|         | (a). 2008-09            | No increase proposed   |
|         | (b). 2009-10 & 2010-11  |  |
|         |                         | 7.81% increase in the composite rate for handling import and export container.   |
| (ii).   | Other items             | No increase proposed except for Film shooting charges proposed to increase from existing Rs.10,000/- per day to Rs.1,00,000/- per day for all the years 2008-09 to 2010-11 |

3.2. The VCTPL has subsequently proposed a few modifications explaining the reasons for the same. A summary of modifications proposed in the proposed SOR and justifications therefor furnished by the VCTPL is given below:

| Sr. No. | Modification proposed in the proposed Scale of Rates   | Reasons for the proposed modification  |
|---------|--|--|
| (i).    | Premium of 100% of handling charges for Out of Gauge (OOG) containers is proposed as against the existing 25% premium. | The Out of Gauge (OOG) containers are handled using special handling gears like slings, shackles, etc., as these cannot be handled in the normal way. This requires additional manpower. An average move of OOG container during an hour is 7 as against an average of 23 moves/hr for handling a normal container. It therefore, proposes to charge 100% premium on handling of OOG containers. |
| (ii).   | 200% premium on storage charges of OOG container is proposed as against existing 25% premium.                          | The OOG containers are either over width or over height or both. Hence, they occupy the adjacent slots, which under normal circumstances can be used for stacking of normal containers. The loss of stacking slots will be in the range of 2 to 14 containers.   |

|        |  |  |
|--------|--|--|
|        |  | Hence it is proposed to levy a premium of 200% for the storage of OOG containers. The average dwell time of OOG containers is reported to be 5.4 days based on the actual position obtained for the period October 2007 to March 2008.   |
| (iii). | Free period for hazardous container.<br>Reduced from existing 3 days to 1 day.   | Average dwell time of a hazardous containers handled during the period October 2007 to March 2008 is 3.2 days and they avail 3 days free period as per the current Scale of Rates. These containers are stacked separately following the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code and there are risks involved due to overstay of the containers in the terminal. To act as deterrent and for safety related reasons, the free period of hazardous containers is proposed to be reduced from 3 days to 1 day for both import and exports categories. |
| (iv).  | Charges for removal of garbage is proposed to increase from existing Rs.2000 per truck per trip to Rs.8000 per truck per trip. | The garbage removed from the vessels calling at the terminal is moved out to a dumping yard approved by Municipal Corporation which is about 20 kms from the terminal. Cost involved for garbage collection is approximately Rs.468/- per cubic meter and a truck trip can carry 15 cubic meters. Accordingly, it works out to Rs.7020/- per truck trip. It has proposed tariff of Rs.8000/- per truck per trip for this service which is optional.  |

3.3. The traffic of OOG containers handled during the last two years 2006-07 and 2007-08 and estimates for the subsequent three years 2008-09 to 2010-11 are furnished. The VCTPL has estimated additional revenue of Rs.10.67 lakhs, Rs.14.14 lakhs and Rs.16.90 lakhs for the years 2008-09 to 2010-11 respectively on account of proposed increase in tariff for handling OOG / hazardous containers. The VCTPL has submitted that since revenue generated from this category of container is negligible, it will not have any significant variation in the financial workings submitted earlier.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the initial proposal filed as well as the subsequent modifications proposed by the VCTPL were circulated to the VPT and the concerned users / user associations to furnish their comments. The comments received from the VPT and the users / user associations were forwarded to the VCTPL as feedback information / comments. The VCTPL has furnished its comments on the comments of the VPT and the users/user associations.

5.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VCTPL was requested to furnish additional information/clarifications on a few points. -The VCTPL has furnished the relevant information / clarifications. A summary of the queries raised and reply furnished by the VCTPL is tabulated below:

| Sr. No. | Queries raised  | Reply furnished by VCTPL  |
|---------|---|---|
| A.      | <b>FINANCIAL/COST STATEMENTS:</b>   |   |
| 1.      | The estimates for the year 2007-08 may be updated with actuals duly tallying it with the figures reported in the Annual Accounts. | <p>(a). The cost statement has been updated based on the Annual Accounts and a copy of audited Annual Accounts for the year 2007-08 is also furnished.</p> <p>(b). Towards the end of the year 2007-08, it has reported revenue of Rs.603.58 Lakhs from Non - Container Vessels (NCVs). This income is irregular in nature and hence it has requested this Authority to ignore it for the purpose of calculation of ROCE whilst</p> |



|       |   |   |
|-------|---|---|
|       |   | fixing the revised tariff. The ROCE worked out by excluding the income from NCV would give the correct picture which may be considered by this Authority.   |
| 2.    | Furnish the adjustments done in the gross block / net block of assets reported in the Annual Accounts with reference to the figures considered in the cost statement for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 as well.  | It has furnished a statement reconciling the gross block of assets / net block of assets reported in Annual Accounts for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 vis-à-vis the figures considered in the cost statements.  |
| 3.    | <b>Traffic:</b>   |   |
| (i).  | Given the past trend of traffic growth achieved by the VCTPL, justify the basis of estimating 44.46% growth in container traffic during the years 2008-09. Market analysis done by the VCTPL in support of the traffic estimations may be furnished.  | <p>The throughput achieved during the first quarter (April to June) of current financial year 2008-09 is 21509 TEUs, vis-à-vis previous years traffic of 13942 TEUs for the corresponding period which means a growth of 54.3%.</p> <p>This growth is mainly in the local hinterland traffic, which is expected to continue to grow at almost 40% due to large scale industries coming up in the hinterland. Several Steel and Alumina industries are coming up in the state of Orissa which has started generating both Import and Export container traffic. This is likely to increase substantially in the current financial year 2008-09. Accordingly, it expects the local hinterland traffic would grow by at least 40% to about 95000 TEUs.</p> <p>With the congestion in the West Coast delaying the movement of ICD traffic, the diversion is inevitable. Besides CONCOR, Boxtrans, the private train operators, are also providing regular rail connectivity. A conservative estimate of one train a week would generate 7500 TEUs during the current financial year.</p> |
| (ii). | From the actual traffic handled in the years 2005-06 and 2006-07, it is found that the share of 20' containers is 70% to 75% of the total containers. Accordingly, the conversion of containers to TEUs works out to 1.3. Explain the basis for adopting conversion factor of 1.4 for estimating the traffic projections for the years 2008-09 to 2010-11. The VCTPL may consider to modify the computation based on the actual position obtained for the past three years. Consequent adjustment may also be made in the estimation of the income. | The targeted Vizag hinterland cargo includes import shipment of project cargo, waste paper, wood pulp etc. which are imported as 40' containerised cargo whereas export shipments of tobacco, cotton, paper, soya, etc. move in 40' containers. These shipments are expected to gradually increase thereby increasing the share of 40' containers in the throughput and hence the container ratio of 20' : 40' is assumed to be around 60:40 based on which conversion of boxes to TEUs is adopted as 1.4.  |
| 4.    | <b>Operating Cost and other Expenses:</b>   |   |
| (i).  | Since the VCTPL has already invested on 2 RMQCs and RTGs initially while commencing the operations, please confirm whether the additional investment proposed in the years 2009-10 for procuring additional equipment is as per the terms of LA. Justification for deployment of 4 RMQCs and 8 RTGs to handle a total traffic of around 1 lakh TEUs may be furnished.   | As per the LA, the VCTPL needs to deploy 2 nos. of Quay Cranes and 4 nos. of RTGCs of latest technology and in new condition when the throughput reaches one lakh TEUs. The Quay Cranes and RTGCs currently operational in VCT are all old models and in order to comply with the conditions in the LA, these new equipments need to be procured. Besides, with 15 mtrs. draft and optimistic growth projections, it is expected that larger size vessels with increased parcel size will call at VCT. These vessels will need deployment of not less than 3 cranes for faster turnaround and hence having total 4 RMQCs with adequate backup yard equipment will be order of the day in near future.   |
| (ii). | The Whole Sale Price Index for all commodities for the year ended on  | The Whole Sale Price Index for all commodities for the years 2008-09, 2009-10 & 2010-11 is adopted at 5.60%   |

|                        | 2007-08 will be adopted for applying annual escalation in the tariff revision cases considered in the year 2008-09. The VCTPL may, modify the estimates by updating the inflation rate.   | as against 5.40% adopted in the earlier submission.   |             |          |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
|------------------------|---|---|-------------|----------|---------|---------|---------|------------------|----|----|-----|-----|--------|----------|----------|----------|----------|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------------|---|-------|--------|--------|
| (iii).                 | Operating and Direct Labour:  |   |             |          |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| (a).                   | The average cost per employee is estimated to increase by 10%, 35% and 44% in each of the years 2008-09 to 2010-11 over the average employee cost estimated in the respective previous year. Justify the reasons for estimating the average cost per employee beyond the stated WPI.  | <p>The increase in the average cost per employee is estimated at 5.60% and not 10%. The increase in average cost per employee is more or less the same during the three years. The estimated marginal increase in the average cost per employee is due to the increase in the salaries of the existing employees which is in the range of 12% to 14% as per the Company policy with a view to be on par with the industry standards and to avoid attritions. It has 5 categories of employees in Operations Department. It cannot take the average cost per employee as the different categories of employees are getting different percentage of increments. Further in order to withstand the competitive market, higher salaries are offered while recruiting new Operational staff and in retaining the existing employees. It has furnished the following details to show that the average cost per employee has grown in the range of 8 to 27%.</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>No. of Employees</td><td>52</td><td>63</td><td>115</td><td>140</td></tr><tr><td>Salary</td><td>10917258</td><td>14222428</td><td>32838267</td><td>47126446</td></tr><tr><td>Avg. cost per employee</td><td>209,947</td><td>225,753</td><td>285,550</td><td>336,617</td></tr><tr><td>% of Increase</td><td>-</td><td>7.52%</td><td>26.49%</td><td>17.83%</td></tr></table> | Particulars | 2007-08  | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | No. of Employees | 52 | 63 | 115 | 140 | Salary | 10917258 | 14222428 | 32838267 | 47126446 | Avg. cost per employee | 209,947 | 225,753 | 285,550 | 336,617 | % of Increase | - | 7.52% | 26.49% | 17.83% |
| Particulars            | 2007-08   | 2008-09   | 2009-10     | 2010-11  |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| No. of Employees       | 52  | 63  | 115         | 140      |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| Salary                 | 10917258  | 14222428  | 32838267    | 47126446 |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| Avg. cost per employee | 209,947   | 225,753   | 285,550     | 336,617  |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| % of Increase          | -   | 7.52%   | 26.49%      | 17.83%   |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| (b).                   | The traffic projections for the year 2008-09 is expected to be at the level of assessed capacity. In view of this position, please explain the reasons for estimating 21% increase in the number of operating and direct labour during the year 2008-09 over the labourers deployed in the year 2007-08.  | It is in the process of procuring 2 Quay Cranes and 4 RTGCs in addition to the existing equipments as per the requirement in the LA. These equipments are expected to arrive during 2009. For operating and maintaining these equipments, additional staff in the operation and engineering department need to be recruited and trained prior to the arrival of these equipments. Besides, since the existing equipment is ageing the strength of engineering department needs to be enhanced to ensure proper up-keep of equipments. Hence, there is an increase in the work force during the year 2008-09.  |             |          |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| (c).                   | The numbers of operating and direct labour is estimated to further increase by 82% i.e. from 63 in 2008-09 to 115 employees in 2009-10. Likewise, the VCTPL has estimated the staff strength to increase to 140 number in the year 2010-11 i.e. by 21% over the operating / direct labourers estimated in the previous year. Justify the proposed increase in the staff strength during each of the years under consideration recognising that the operating and direct labour is generally of fixed is in nature and is not likely to vary proportionately with the traffic. | It has to recruit operators well ahead of the installation of new equipment as they are required to undergo special training. As it would be acquiring new equipment in the middle of second year (2009-10), it has to recruit 52 more employees in 2009-10 and another 25 employees in 2010-11, which indicates 82% increase and 21.73% increase respectively in operational staff. It has furnished breakup of operational staff (52 in nos.) deployed in the first quarter of 2008-09.   |             |          |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| (iv).                  | Maintenance labour:   |   |             |          |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |
| (a).                   | Explain the reasons for estimating the average cost per employees to increase by 13.7% during the year  | Increase in the average cost per employee is estimated at 5.60% only and not 13.7%. Due to recruitment of additional manpower, the average cost per employee  |             |          |         |         |         |                  |    |    |     |     |        |          |          |          |          |                        |         |         |         |         |               |   |       |        |        |

|                        | 2009-10 which is beyond the annual escalation level.   | <p>shows 5% to 13% increase as can be observed from the following table:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>No. of Employers</td><td>22</td><td>35</td><td>43</td><td>54</td></tr><tr><td>Salary</td><td>79,05,113</td><td>1,16,93,407</td><td>1,50,89,881</td><td>2,14,12,307</td></tr><tr><td>Avg. cost per employee</td><td>359,323</td><td>334,097</td><td>350,923</td><td>396,525</td></tr><tr><td>% Increase</td><td>-</td><td>(7%)</td><td>5%</td><td>13%</td></tr></table> <p>Salary structure is market driven. Annual increments are given not only taking into account inflation rate but also other factors like salary standards in the competing industries, supply and demand situation. Normally, the annual increases in salary are in the range of 12% to 14%.</p> <p>Acute shortage of experienced technical personnel is prevailing in the market and competing industries are poaching onto the experienced employees by offering higher salaries. Hence it has to raise the salary levels of existing employees and also offer higher salaries to the new employees.</p> | Particulars | 2007-08     | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | No. of Employers | 22 | 35 | 43 | 54 | Salary | 79,05,113 | 1,16,93,407 | 1,50,89,881 | 2,14,12,307 | Avg. cost per employee | 359,323 | 334,097 | 350,923 | 396,525 | % Increase | - | (7%) | 5% | 13% |
|------------------------|--|---|-------------|-------------|---------|---------|---------|------------------|----|----|----|----|--------|-----------|-------------|-------------|-------------|------------------------|---------|---------|---------|---------|------------|---|------|----|-----|
| Particulars            | 2007-08  | 2008-09   | 2009-10     | 2010-11     |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| No. of Employers       | 22   | 35  | 43          | 54          |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| Salary                 | 79,05,113  | 1,16,93,407   | 1,50,89,881 | 2,14,12,307 |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| Avg. cost per employee | 359,323  | 334,097   | 350,923     | 396,525     |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| % Increase             | -  | (7%)  | 5%          | 13%         |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| (b).                   | The numbers of maintenance labour is reported at 22 in the year 2007-08 which is estimated to increase to 35 numbers (i.e. 31% increase) in the year 2008-09. The number of labourers for maintenance is estimated to further increase to 43 during the years 2009-10 and 54 in 2010-11 i.e. increase in the range of 23% to 28%. Explain the reasons for estimating increase in this category of labour during each of the years under consideration. | <p>The reasons for estimating higher requirement of manpower for maintenance during the next three years are as under:</p> <p>(1). The existing manpower is inadequate to handle the maintenance of the existing ageing equipment even at the current throughput levels. In order to cater to the requirements of the maintenance, it needs to recruit more workers during the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11.</p> <p>(2). It is in the process of acquiring 2 RMQCs and 4 RTGCs which are likely to be commissioned during 2009.</p> <p>(3). It is expecting higher throughput levels during the coming years which will necessitate higher running hours for the machinery. Moreover, the existing machinery is old and with the passage of time more and more wear and tear is expected and hence to keep it in proper working condition more manpower is required.</p>  |             |             |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| (v).                   | Equipment Running Cost:  |   |             |             |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| (a).                   | Power cost:  |   |             |             |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
|                        | Explain the reasons for estimating 17.5% increase in the unit cost of electricity in the year 2009-10 over the estimates of the previous year. Also, indicate the actual unit cost of power during the year 2007-08.   | <p>The increase in the unit cost and the Maximum Demand charges is considered at WPI i.e. 5.40% for all the three years. In view of the acquisition of 2 nos. of RMQCs, the requirement of Maximum Demand is expected to increased to 1400 KVA from the existing 720 KVA.</p> <p>The actual (average) cost of power per unit during 2007-08 is Rs.4.89 and rate per KVA of Maximum Demand is Rs.230. In the revised cost statement, annual increase in unit rate of power is considered at 5.60%.</p>   |             |             |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
| (b).                   | Fuel Cost:   |   |             |             |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |
|                        | Explain the reasons for estimating 12.7% increase in the unit cost of fuel for each of the years 2009-10 and   | The increase in the fuel requirement is estimated directly in proportion to the increase in the throughput level. The annual increase in the unit cost of fuel is   |             |             |         |         |         |                  |    |    |    |    |        |           |             |             |             |                        |         |         |         |         |            |   |      |    |     |

|                      | 2010-11 as compared to the unit cost of the respective previous years.  | considered at WPI. The present average fuel consumption of 1.87 litres per TEU is expected to increase to 2 litres per TEU. This increase in consumption is mainly due to growth in volume and increase in internal shifting of containers, which is not included in the throughput calculations.  |      |           |         |           |         |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
|----------------------|---|--|------|-----------|---------|-----------|---------|---|---------|---|----------------------|--------|--------|-----|----------|-----|----------|-----|-----------------|-----------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|---------------|-----------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|----------------|--------|--------|-----|----------|-----|----------|-----|-------|-----------|-----------|-----|-----------|-----|-----------|-----|
| (c)                  | Repairs and Maintenance Cost:   |  |      |           |         |           |         |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| (i).                 | Explain the reasons and basis for assuming the consumption of computer consumables, stores and spares, tyre and tubes and workshop tools to vary directly in proportion to throughput for the estimation of repairs and maintenance. The VCTPL may review the estimate and furnish detailed computation for each of the years under consideration and justify the same with reference to actual repairs and maintenance expense reported in the year 2007-08.   | <p>The consumption of stores &amp; spares and tyre &amp; tubes form 97% of the total expenditure on repairs and maintenance. These items vary directly to the change in throughput performance. The balance amount which includes computer consumables and workshop tools form a small portion of the total expenditure i.e. 3%. The consumption of all these four items is directly related and depending upon the operations. The usage of stores and spares, wear and tear of tyres and tubes of the equipment, workshop tools increase as there is increase in operations and usage of equipment. Besides, the ageing of equipment also contribute for higher repairs and maintenance. The consumption of computer consumables though occupy a smaller portion, the repairs and maintenance increases directly with the increase in administrative activities due to increased operations. Hence the consumption of the above items is considered on the basis of directly proportional to the throughput performance. It has furnished breakup of estimated repairs and maintenance cost for the years 2008-09 to 2010-11.</p> <table><tr><th>Item</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>%</th><th>2009-10</th><th>%</th><th>2010-11</th><th>%</th></tr><tr><td>Computer Consumables</td><td>66,253</td><td>93,201</td><td>1.8</td><td>1,25,957</td><td>1.8</td><td>1,49,122</td><td>1.8</td></tr><tr><td>Stores &amp; Spares</td><td>18,06,949</td><td>25,41,920</td><td>48.8</td><td>33,80,749</td><td>48.9</td><td>40,67,071</td><td>48.8</td></tr><tr><td>Tyres &amp; Tubes</td><td>17,66,247</td><td>24,84,662</td><td>47.8</td><td>33,04,597</td><td>47.7</td><td>39,75,459</td><td>47.8</td></tr><tr><td>Workshop tools</td><td>59,802</td><td>84,125</td><td>1.6</td><td>1,11,388</td><td>1.6</td><td>1,34,602</td><td>1.6</td></tr><tr><td>Total</td><td>36,99,251</td><td>52,03,909</td><td>100</td><td>69,21,191</td><td>100</td><td>83,26,255</td><td>100</td></tr></table> | Item | 2007-08   | 2008-09 | %         | 2009-10 | % | 2010-11 | % | Computer Consumables | 66,253 | 93,201 | 1.8 | 1,25,957 | 1.8 | 1,49,122 | 1.8 | Stores & Spares | 18,06,949 | 25,41,920 | 48.8 | 33,80,749 | 48.9 | 40,67,071 | 48.8 | Tyres & Tubes | 17,66,247 | 24,84,662 | 47.8 | 33,04,597 | 47.7 | 39,75,459 | 47.8 | Workshop tools | 59,802 | 84,125 | 1.6 | 1,11,388 | 1.6 | 1,34,602 | 1.6 | Total | 36,99,251 | 52,03,909 | 100 | 69,21,191 | 100 | 83,26,255 | 100 |
| Item                 | 2007-08   | 2008-09  | %    | 2009-10   | %       | 2010-11   | %       |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| Computer Consumables | 66,253  | 93,201   | 1.8  | 1,25,957  | 1.8     | 1,49,122  | 1.8     |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| Stores & Spares      | 18,06,949   | 25,41,920  | 48.8 | 33,80,749 | 48.9    | 40,67,071 | 48.8    |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| Tyres & Tubes        | 17,66,247   | 24,84,662  | 47.8 | 33,04,597 | 47.7    | 39,75,459 | 47.8    |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| Workshop tools       | 59,802  | 84,125   | 1.6  | 1,11,388  | 1.6     | 1,34,602  | 1.6     |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| Total                | 36,99,251   | 52,03,909  | 100  | 69,21,191 | 100     | 83,26,255 | 100     |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| (ii).                | <p>(a). The VCTPL has estimated an expense of Rs.1.68 crores towards relaying of the paver block in the backup area of the jetty under the head repairs and maintenance cost. From the details furnished, it appears that the proposed expenditure is a capital expenditure rather than of revenue expenditure. Incidentally even the VPT has made similar observation. The VCTPL may therefore, explain why this expenditure cannot be treated as capital expenditure.</p> <p>(b). The documentary evidence given with the reference to the proposed expenditure is quotation issued by the vendor. Please substantiate the estimate by work order issued by the VCTPL with reference to the proposed expenditure.</p> | <p>The relaying of paver block is to be carried in the yard where ever there is displacement, breakage, unevenness. The strength of the yard is also needed to be checked to withstand the movement of heavy equipment carrying containers. This work is to be carried over a period of time and it is expected that the same will take a minimum period of 6-8 months. The expenditure is being incurred to rectify the above in the existing and already developed back yard. As such the expenditure is in the nature of revenue only as it is mainly related to maintenance activity. Because of the location and nature of construction, such maintenance work needs to be carried out from time to time. Such a recurring expenditure should be considered as revenue expenditure.</p> <p>(b). The work order is proposed to be placed after the monsoon period is over.</p>   |      |           |         |           |         |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
| (iii).               | Royalty:  |  |      |           |         |           |         |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |
|                      | Furnish detailed computation of royalty estimation considering the per TEU  | The following table gives the detailed calculations of Royalty for the three years. The amount is considered   |      |           |         |           |         |   |         |   |                      |        |        |     |          |     |          |     |                 |           |           |      |           |      |           |      |               |           |           |      |           |      |           |      |                |        |        |     |          |     |          |     |       |           |           |     |           |     |           |     |

|         | royalty as per the LA and recognising it maximum to the extent of second quote as per clause 2.8.3. of the tariff guidelines.  | <p>in the cost statement is 49% (NPV of second quote) of the total Royalty as per the TAMP guidelines.</p> <p style="text-align: right;">(in Rs.)</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Estimated throughput (TEUs)</td><td>1,00,000</td><td>1,33,000</td><td>1,60,000</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Actual/Estimated throughput (previous operational year)</td><td>77,470</td><td>1,08,250</td><td>1,39,750</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>MGT as per LA (TEUs)</td><td>1,12,000</td><td>1,40,000</td><td>1,66,400</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Shortfall (TEUs) (iii - ii)</td><td>34,530</td><td>31,750</td><td>26,650</td></tr><tr><td>(v).</td><td>Rate of Royalty on per TEU (in Rs.)</td><td>75</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>(vi).</td><td>Rate of Royalty on shortfall (in Rs.)</td><td>75</td><td>75</td><td>100</td></tr><tr><td>(vii).</td><td>Royalty on estimated throughput (Rs.) (v x i)</td><td>75,00,000</td><td>133,00,000</td><td>160,00,000</td></tr><tr><td>(viii).</td><td>Royalty on Shortfall (in Rs.) (vi x iv)</td><td>25,89,750</td><td>23,81,250</td><td>26,65,000</td></tr><tr><td>(ix).</td><td>Total Royalty (vii + viii)</td><td>100,89,750</td><td>156,81,250</td><td>186,65,000</td></tr><tr><td>(x).</td><td>Royalty include in the cost statement to the extent of second highest bidder as per TAMP (@ 49%)</td><td>49,43,977</td><td>76,83,813</td><td>91,45,850</td></tr></table> | Sl. No.    | Particulars | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | (i). | Estimated throughput (TEUs) | 1,00,000 | 1,33,000 | 1,60,000 | (ii). | Actual/Estimated throughput (previous operational year) | 77,470 | 1,08,250 | 1,39,750 | (iii). | MGT as per LA (TEUs) | 1,12,000 | 1,40,000 | 1,66,400 | (iv). | Shortfall (TEUs) (iii - ii) | 34,530 | 31,750 | 26,650 | (v). | Rate of Royalty on per TEU (in Rs.) | 75 | 100 | 100 | (vi). | Rate of Royalty on shortfall (in Rs.) | 75 | 75 | 100 | (vii). | Royalty on estimated throughput (Rs.) (v x i) | 75,00,000 | 133,00,000 | 160,00,000 | (viii). | Royalty on Shortfall (in Rs.) (vi x iv) | 25,89,750 | 23,81,250 | 26,65,000 | (ix). | Total Royalty (vii + viii) | 100,89,750 | 156,81,250 | 186,65,000 | (x). | Royalty include in the cost statement to the extent of second highest bidder as per TAMP (@ 49%) | 49,43,977 | 76,83,813 | 91,45,850 |
|---------|--|--|------------|-------------|---------|---------|---------|------|-----------------------------|----------|----------|----------|-------|---|--------|----------|----------|--------|----------------------|----------|----------|----------|-------|-----------------------------|--------|--------|--------|------|-------------------------------------|----|-----|-----|-------|---------------------------------------|----|----|-----|--------|---|-----------|------------|------------|---------|---|-----------|-----------|-----------|-------|----------------------------|------------|------------|------------|------|--|-----------|-----------|-----------|
| Sl. No. | Particulars  | 2008-09  | 2009-10    | 2010-11     |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (i).    | Estimated throughput (TEUs)  | 1,00,000   | 1,33,000   | 1,60,000    |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (ii).   | Actual/Estimated throughput (previous operational year)  | 77,470   | 1,08,250   | 1,39,750    |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (iii).  | MGT as per LA (TEUs)   | 1,12,000   | 1,40,000   | 1,66,400    |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (iv).   | Shortfall (TEUs) (iii - ii)  | 34,530   | 31,750     | 26,650      |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (v).    | Rate of Royalty on per TEU (in Rs.)  | 75   | 100        | 100         |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (vi).   | Rate of Royalty on shortfall (in Rs.)  | 75   | 75         | 100         |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (vii).  | Royalty on estimated throughput (Rs.) (v x i)  | 75,00,000  | 133,00,000 | 160,00,000  |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (viii). | Royalty on Shortfall (in Rs.) (vi x iv)  | 25,89,750  | 23,81,250  | 26,65,000   |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (ix).   | Total Royalty (vii + viii)   | 100,89,750   | 156,81,250 | 186,65,000  |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (x).    | Royalty include in the cost statement to the extent of second highest bidder as per TAMP (@ 49%)   | 49,43,977  | 76,83,813  | 91,45,850   |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (iv).   | Equipment hire charges:  |  |            |             |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (a).    | The list of equipment taken on hire till 2007-08 and additional equipment proposed to be taken on hire during the years 2008-09 to 2010-11 may be furnished and the estimates may be validated with documentary support.   | <p>The equipment taken on hire / outsourced for operation are the tractor trailers for the transportation of containers inside the terminal premises. As per the current requirement, 16 tractor trailers are deployed for the terminal operation. With the induction of additional equipments and increase in the handling of trains, the tractor trailers required for operation during 2009-10 will be 36 for ship side, rail side and in-yard shifting operations.</p> <p>The charges payable to contractors for hiring tractor trailers is on "per TEU" basis and does not depend on the number of tractor trailers.</p>  |            |             |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (b).    | The existing outsourcing cost for internal transportation of containers from yard to Jetty and vice versa reported at Rs.200 per 20' container and Rs.255 per 40' container may be validated by the copies of contract entered with outsourcing agencies. Likewise, the increase of around 75% to 100% in the outsourcing cost for this service may be validated by documentary support. | <p>After the existing contract for providing the tractor trailers for internal transportation expired in June 2007, VCTPL had invited bids from the local transporters for the period 2007-10 and awarded the contract to the lowest bidder at the rates of Rs.200 per 20' container and Rs.255 per 40' container and the rates quoted by this bidder are in the range of the costs considered in our financials.</p> <p>The next contract would be for specialized heavy duty and new terminal tractors- trailers to cater to twin lift cranes to enable higher efficiency level. Hence the cost is expected to be in the range as quoted by Srivalli Transport.</p>  |            |             |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (v).    | Insurance:   |  |            |             |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (a).    | The estimates of insurance cost may be justified with reference to actual payment made to the insurance company.   | It has furnished the details of insurance actually paid and the insured value of the assets during the year 2007-08 and has substantiated it with a copy of the agreement entered into with Insurance Company. The insurance expenditure for the assets including additions, for the three years is estimated at the same rate at which it was paid during the year 2007-08.   |            |             |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |
| (b).    | Furnish the basis of estimating replacement value of assets with reference to Rail Mounted Quay Cranes and Rubber Tyred Gantry   | It has obtained quotations for the acquisition of RMQCs and RTGCs from M/s.Doosan Heavy Industries & Construction Co. Ltd., Korea, which were enclosed with its proposal. The values as per these quotes were  |            |             |         |         |         |      |                             |          |          |          |       |   |        |          |          |        |                      |          |          |          |       |                             |        |        |        |      |                                     |    |     |     |       |                                       |    |    |     |        |   |           |            |            |         |   |           |           |           |       |                            |            |            |            |      |  |           |           |           |

|        |   |   |
|--------|---|---|
|        | Cranes and validate it with documentary support.  | adopted in the calculations as the replacement value for all the three years.   |
| (vi).  | <p><b>Technical Service fees:</b></p> <p>This Authority in the last tariff Order notified on September 2005, had admitted management expense as an item of cost and amortised over the remaining period of project relying on the certificate issued by its Chartered Accountant establishing 'arms length' relationship of the transaction as per the Income Tax Act subject to the condition that the VCTPL will produce the Income Tax (IT) Assessment Order for each of the years to show that Income Tax Authorities have allowed this expenditure. The VCTPL despite specific mention in the last Order has not furnished the IT Assessment Order of previous years to show that this item is admitted as expenditure by the IT authorities. In the absence of the IT Assessment certificate, it may be noted that the relevant cost allowed in the earlier tariff fixation exercise may have to be reviewed.</p> | <p>It has made provision in its Annual accounts for the payment of Management / Technical Services fee to the Promoters as per the contracts entered into with them. However, the payment of the fee was deferred in view of losses incurred by the company. As per the internal agreement this amount is payable in the year/s in which sufficient cash flows are available. During assessment the Income Tax department has not considered this as expenditure, since the actual payment is not yet effected and the same will be considered as expenditure in the year of payment.</p> <p>It has submitted that the Management/Technical Service fee is a liability on the company payable as per the contracts entered into. This liability is to be discharged during the year/s in which sufficient cash flows are available, which means that it is only an arrangement for the deferment but not for avoidance.</p> <p>The contract was made for five years from the date of commencement of operations and accordingly the provisions were made in the Annual Accounts. Though the provision is for only five years but the expenditures was spread over the entire lease period. The effect thereby in the cost statement is negligible.</p> <p>It has furnished copy of Assessment Orders of the IT Department for the Assessment years 2004-05 &amp; 2005-06.</p> |
| (vii). | <p><b>Management and Administration Overhead:</b></p> <p>The management and general overhead for the years 2008-09 to 2010-11 is estimated to increase by 7.3%, 10.35% and 12% respectively over the estimates of previous years. Since management and general overhead is mostly fixed in nature, please justify the increase in this cost estimation beyond the WPI for each of the years under consideration. Also, furnish detailed breakup of this cost element.</p>   | <p>Under the management and general overhead, the increase in expenditure towards (i) Travelling and Conveyance, (ii) Marketing and (iii) Administration is considered at 5.60% for the years 2008-09 to 2010-11.</p> <p>The increase for inflation in the Staff cost-Administration is also considered at 5.6%. Besides during the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11 additional manpower requirement is estimated at 1, 4 and 4 respectively. The cost of this additional manpower is estimated at Rs.4.89 lakhs, Rs.13.71 lakhs and Rs.19.92 lakhs. Because of this additional manpower, the increase in the total expenditure seems to be beyond WPI.</p>   |
| 5.     | <b>Capital Employed:</b>  |   |
| (i).   | <b>Fixed Assets:</b>  |   |
| (a).   | <p>As per the terms of the CLA, the VCTPL is expected to commission the equipment in the third phase when the throughput level reaches 1 lakh TEUs.</p> <p>The actual traffic handled for the last three years is less than the minimum guaranteed throughput and also lower than the present capacity of 1 lakh TEUs. The VCTPL has proposed to invest on additional equipment in the year 2009-10 assuming that it will reach the 1 lakh TEUs mark up in 2008-09.</p>   | <p>It had acquired 2 quay cranes in the initial stage due to the following reasons-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i). To handle containers from ships calling at its terminal. It may be noted that most of the new container ships are gearless.</li> <li>(ii). To ensure faster turn around of container ships.</li> <li>(iii). To perform at efficiency level on par with the neighboring competing container terminals.</li> </ul> <p>However, as per the LA, it needs to deploy 2 nos. of Quay Cranes and 4 nos. of RTGCs of latest technology.</p>  |

|      |   |   |
|------|---|---|
|      | <p>Since the VCTPL has already invested on 2 RMQCs and RTGs initially while commencing the operations, please confirm whether the additional investment proposed in the years 2009-10 for procuring additional equipment is as per the terms of LA and is justified in the light of the volumes proposed to be handled.</p> | <p>and new condition when the throughput reaches 1 lakh TEUs. In addition to this, the following factors are also considered for deploying additional equipment –</p> <p>(i). Ageing of the existing Quay Cranes and RTGCs operational at the terminal.</p> <p>(ii). Vizag has the draft of 15 metres which allows container ships of bigger capacity to call here. These ships have a beam of more than 32 meters and Length Overall (LOA) 200m upwards. Hence the stowage will permit more number of quay crane deployment for operation on these ships. Normally, the crane density will be more than 3 for these kind of ships and hence at least 3 quay cranes need to be deployed for operating these ships.</p>  |
| (b). | <p>The present status of this capital expenditure project and work order if any issued in this regard may be furnished to validate the estimates.</p>   | <p>(i). Capital expenditure of Rs.344.10 lakhs for the year 2008-2009 is for Additional storage area, Gate complex extension, CAS, CCTV &amp; EMS and Sweeping Machine.</p> <p>Sweeping machine has been purchased for change over from labour intensive manual mode of cleaning to a more efficient and speedy mechanized cleaning. This will help us keep the terminal in most presentable state at all times besides protecting work force from dust pollution.</p> <p>(ii). Capital expenditure of Rs.9399.40 lakh for the year 2009-10 is earmarked for the following projects:-</p> <p>(a). Workshop Building. (2009-10) Rs.400.00 lakhs</p> <p>For the last 5 years, Engineering Department has been functioning from a temporary location, with a couple of porta-cabins and with limited open space for maintenance activities.</p> <p>Since the terminal is poised for a higher growth in terms of its throughput and also the process of acquisition for more equipment, it has become necessary to have a permanent workshop that has all the requirements for a modern maintenance management system. At the outset, the space for storage of inventory is also a factor that has been taken into consideration for building this facility. Work order for this work is not issued. However, the works will be completed during the period of year 2009-10.</p> <p>(b). Spares Expenses (2009-10) estimated at Rs.225.00 lakhs</p> <p>(c). Procurement of 2nos. RMQC and 4 nos. RTGC. (2009-10) Rs.8774.40 lakhs</p> <p>It has not issued the work order since there are more than one option available to study and decide the type and make of the equipment. It is still in the tendering process and work order will be issued soon after this process is completed. In any case, the project is destined to be completed in the year 2009-2010.</p> <p>(d). Administrative Building (2010-11) Rs.500.00 lakhs</p> |

|       |   |  |
|-------|---|--|
|       |   | An estimate for the construction of Administrative Building is provided in its original submission. The construction is proposed to be initiated during the year 2009-10 by issuing a work order so that it will be completed during the year 2010-11.   |
| (c).  | Furnish detailed computation of capacity addition of 1 lakh TEUs estimated on account of the proposed addition of RMQC and RTGs to the gross block of assets.   | With the current equipments deployed, the terminal has a handling capacity of 1 lakh TEUs. The terminal has now 772 TEU ground slots for stacking containers. With an average dwell time of 6 days and average stacking factor of 2.25, the terminal capacity is 105,668 TEUs. It is in the process of increasing the ground slots to 1096 TEUs by the year 2009 and anticipating additional equipments viz. Quay Cranes and RTGs. The average dwell time of container is then expected to be 5 days with a stacking factor of 2.25. With this, the terminal capacity would be 1,80,018 TEUs.                        |
| (d).  | Indicate the reduction in the unit operating cost, if any, or any improvement in the operational efficiency on account of the proposed fresh investment.  | With the current equipments i.e. RMQCs which are the older version of panamax cranes, there is limitation of handling bigger vessels i.e. beams more than 32 metres. In addition to this, the operational performance are also limited due to ageing of these equipments. It intends to procure super post panamax cranes which can handle ships of more than 32 metre beam as well as has a higher cycle time (moves / hr) when compared to the existing equipments. This will enable the terminal to have better operational performance on the ships calling here and offer better service to the shipping lines. |
| (e).  | It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed for each of the years under consideration. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard may be furnished.   | It is hereby confirmed that work-in-progress is not considered for calculation of capital employed. Only commissioned assets are counted. Even for the estimates during the three years, the assets assumed to be commissioned as per expansion plan are considered in the workings.   |
| (ii). | Working Capital:  |  |
| (a).  | The estimation of sundry debtors at one month's total revenue is not in line with the revised tariff guidelines.  | The estimate for Sundry Debtors is now revised to two month's terminal handling charges which is in line with the revised guidelines.  |
| (b).  | Indicate the six months actual average consumption of spares during the year 2007-08. The basis for estimating the consumption of spares in each of the years 2008-09 to 2010-11 over the estimates of the respective previous year may be explained. Also, furnish detailed computation in this regard.  | Consumption of spares is directly proportionate to the increase in the throughput.   |
| (c).  | The estimation of current liabilities at 15 days average cash expense is not found to be as per the working capital norms prescribed in the tariff guidelines. The estimate of current liabilities may, therefore, be justified.  | The current liabilities are now estimated at 15 days average cash expenses and the same is incorporated in the revised cost statement.   |
| 6.    | The CLA stipulates that on expiry of the licence period, the licensor shall be liable to pay terminal value to the licensee based on an estimation of the fair value of the assets by an independent engineer. An estimate of the terminal value of the container terminal at the end of the licence period may, therefore, be indicated in order to annualise the impact of the same over the entire period of the | The estimate of the fair value of the assets at the end of the license period can not be made. It is very difficult to make an assessment at that point of time, particularly from the point of view of the number and type of assets to be acquired / disposed off during the license period.   |



|                          | project at the prevailing PLR/cost of the debt.  |   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
|--------------------------|--|---|------|-----|-----|---------|----|----|---------|----|----|---------|-----|-----|
| <b>B. Scale of Rates</b> |  |   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 1.                       | Premium in the handling charge for handling Over Dimensional containers, which is termed as Out of Gauge containers in the VCTPL proposal, is prescribed at 25% of the applicable charges in case of other private terminals. In this context, the extraordinary circumstances for proposing 100% premium in the case of VCTPL needs to be justified along with additional cost involved for handling the OOG containers.  | The average OOG moves handled during an hour is 2-5 as against an average of 24 moves / hr while handling normal containers. Similarly, in the Container Yard, the average moves handled by yard equipments is 21 moves / hr for a normal container, whereas the average moves handled is 5 moves / hr for an OOG container. Based on the above facts, the operational time and efforts involved for handling an OOG container is more than 3 to 5 times as compared to that for handling normal containers. Hence, it is proposed to charge twice the normal container handling charge for handling an OOG container.  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2.                       | <p>(a). As regards, the proposed premium of 200% on storage charge for OOG containers, the VCTPL is requested to furnish year-wise statistics for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 regarding the number of the OOG containers handled by the VCTPL alongwith their sizes. The linkage between the space occupied by an OOG containers and the proposal to charge 200% of the storage charge may be explained.</p> <p>(b). The VCTPL may consider to prescribe the levy of storage charge on OOG containers based on the actual ground slots occupied by the respective containers instead of proposed premium of 200% in line with the prescription in the Scale of Rates of Chennai Container Terminal Limited.</p> | <p>(a). The OOG containers are either over width, over length or over height or both, whereby they occupy the adjacent slots which under normal circumstances can be used for stacking of in-gauge containers. Depending on the dimension of the OOG container, the loss of container stacking slots vary from a minimum of 2 containers to a maximum of 14 containers, as OOG containers not only occupy more ground slots, but also prevent stacking of containers on top of it. Keeping the above and generalizing it to a loss of 2 container slots, it is proposed to levy a premium of 200% for the storage of OOG containers.</p> <p>The statistics of the OOG containers handled during the last 3 years is as shown below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>YEAR</th><th>20'</th><th>40'</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td><td>21</td><td>50</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>14</td><td>42</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>106</td><td>171</td></tr> </tbody> </table> <p>(b). It would not be practically possible to levy storage charge on actual ground slots occupied as it will differ from one container to other. Moreover, the number of slots lost will always be more than 2 irrespective of the size of OOG container. Hence 200% charge is the minimum that can be levied. If TAMP suggestion is adopted the trade may end up paying more than 200%. However, it is open to this suggestion if TAMP and trade are in favour of it.</p> | YEAR | 20' | 40' | 2005-06 | 21 | 50 | 2006-07 | 14 | 42 | 2007-08 | 106 | 171 |
| YEAR                     | 20'  | 40'   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2005-06                  | 21   | 50  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2006-07                  | 14   | 42  |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 2007-08                  | 106  | 171   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |
| 3.                       | The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. Please indicate benchmark levels of productivity, which should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.   | The productivity level can be set in accordance with the License Agreement i.e. 30 moves per ship per berth hour.   |      |     |     |         |    |    |         |    |    |         |     |     |

5.2. The VCTPL has filed revised cost statements incorporating estimates for the year 2010-11. The total net deficit estimated for the years 2008-09 to 2010-11 is Rs.2376.92 lakhs as against Rs.2180.80 lakhs estimated for the years 2007-08 to 2009-10 in the initial proposal. The average net deficit for the years 2008-09 to 2010-11 as percentage of the operating income is estimated to be 20.06%.

6. The VPT was requested to furnish additional information / clarifications with reference to proposal of VCTPL. The VPT has furnished the clarifications. The summary of the queries raised and the clarifications furnished by the VPT are tabulated below:

| Sl. No.      | Queries raised by us   | Response of VPT   |               |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
|--------------|--|---|---------------|-------------|-------------|---------------|--------------|----------|------|-------|-------------|----------|-------|-------|---------|----------|-------|------|
| (i).         | (a). Indicate the actual traffic handled by the VCTPL during the year 2007-08.<br><br>(b). Furnish specific comments on the reasonableness of the traffic and income projections made by the VCTPL for the years 2008-09 to 2010-11.   | (a). Actual container traffic handled for 2007-08 is: <table><tr><th>Item</th><th>VCTPL</th><th>VPT</th><th>Total</th></tr><tr><td>No. of Boxes</td><td>57181</td><td>34</td><td>57215</td></tr><tr><td>No. of TEUs</td><td>71086</td><td>34</td><td>71120</td></tr></table><br>(b). The projections furnished by VCTPL in respect of traffic and income are justified, given the marketing efforts being made by them to attract tobacco / news print, ICD traffic and transshipment cargo.                | Item          | VCTPL       | VPT         | Total         | No. of Boxes | 57181    | 34   | 57215 | No. of TEUs | 71086    | 34    | 71120 |         |          |       |      |
| Item         | VCTPL  | VPT   | Total         |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| No. of Boxes | 57181  | 34  | 57215         |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| No. of TEUs  | 71086  | 34  | 71120         |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| (ii).        | Confirm whether the estimated lease rental of Rs.78.71 lakhs payable by the VCTPL to the VPT for the years 2008-09 to 2010-11 is in line with the terms of Licence Agreement.  | It is confirmed that the estimated lease rental of Rs.78.71 lakhs payable by the VCTPL to VPT for the years 2008-09 to 2010-11 is in line with the terms of Licence Agreement.  |               |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| (iii).       | Indicate the estimated royalty receivable from the VCTPL for the years 2008-09 to 2010-11 as per the terms of LA.  | The estimated royalty receivable from VCTPL considering the date of Licence Agreement for the financial years 2008-09 to 2010-11 is given below: <table><tr><th>Year</th><th>No. of TEUs</th><th>Rate in Rs.</th><th>Rs. in crores</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>1,40,000</td><td>75/-</td><td>1.05</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>1,66,400</td><td>100/-</td><td>1.66</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>1,86,400</td><td>100/-</td><td>1.86</td></tr></table>  | Year          | No. of TEUs | Rate in Rs. | Rs. in crores | 2008-09      | 1,40,000 | 75/- | 1.05  | 2009-10     | 1,66,400 | 100/- | 1.66  | 2010-11 | 1,86,400 | 100/- | 1.86 |
| Year         | No. of TEUs  | Rate in Rs.   | Rs. in crores |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| 2008-09      | 1,40,000   | 75/-  | 1.05          |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| 2009-10      | 1,66,400   | 100/-   | 1.66          |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| 2010-11      | 1,86,400   | 100/-   | 1.86          |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| (iv).        | Furnish specific comments on the operating and direct labour, maintenance labour, repairs and maintenance cost, equipment hire charges, estimated for the years 2008-09 to 2010-11 with reference to the estimates furnished for the year 2007-08.   | During the year 2008-09, VCTPL planned to go for repairs by relaying of pavement blocks in the back reach area of Jetty at a cost of Rs.168.50 lakhs. The reasonableness of the above projected increase in operating cost may be examined by the TAMP. It is viewed that the expenditure for relaying the pavement block in the back reach area of the Jetties is a major capital repair and need to be amortized for an appropriate period.   |               |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |
| (v).         | (a) Since the VCTPL has already invested on 2 RMQCs and RTGs initially while commencing the operations, please confirm whether the additional investment proposed in the years 2009-10 for procuring additional equipment is as per the terms of LA and whether the investment is justified to handle the volumes projected.<br><br>(b) Likewise, also comment whether the addition to the gross block of assets proposed in the year 2008-09 to the tune of Rs.344 lakhs and Rs.500 lakhs in the year 2010-11 are as per the terms of the LA. | (a). As per appendix 13 & 16 of the Licence Agreement, VCTPL will have to replace the equipment. The proposal given by M/s.VCTPL is, therefore, in line with Licence Agreement.<br><br>(b). The addition to the gross block of assets proposed in the year 2008-09 to the tune of Rs.344 lakhs and Rs.500 lakhs in the year 2010-11 is as per Licence Agreement provided the projected traffic of 1.00 lakh TEUs, 1.33 lakh TEUs and 1.60 lakh TEUs for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11 materialise. |               |             |             |               |              |          |      |       |             |          |       |       |         |          |       |      |

7.1. A joint hearing in this case was held on 19 December 2008 at the VPT premises. The VCTPL made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VCTPL, VPT and the concerned users / user associations have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the VCTPL was advised to furnish the following information:

- (i). Actual physical and financial performance for the period from April- December 2008 and to update the estimates for the future period accordingly.
- (ii). Details of capital additions which are made/proposed to be made in the current financial year and substantiate it with documentary proof. Also, indicate the present status of the action taken with regard to additions to the gross block proposed for the future period.

8.1. As decided in the joint hearing, the VCTPL has furnished the actual physical and financial performance for the period April to December 2008 and has also updated the estimates for the balance period of 2008-09. Consequently, the VPT has also modified the estimates for the years 2009-10 and 2010-11 based on the actuals obtained for nine months period of 2008-09. Details about the capital additions proposed to be made during the years 2009-10 and 2010-11 and their present status have also been furnished. Some of capital additions proposed during the years 2008-09 and 2009-10 are deferred to the next year. The information furnished by the VCTPL along with other submissions are summarised below:

(i). Traffic:

- (a). The traffic projections submitted earlier were based on the market trend then prevailing and considering the business proposal known at that time. The actual throughput handled for the period April to December 2008 is reported at 64888 TEUs. The traffic for the year 2008-09 as well as for the subsequent years is, therefore, re-estimated as follows:

(in TEUs)

| Years   | Earlier traffic projections | Revised traffic projections |
|---------|-----------------------------|-----------------------------|
| 2008-09 | 1,00,000                    | 84,031                      |
| 2009-10 | 1,33,000                    | 1,05,000                    |
| 2010-11 | 1,60,000                    | 1,33,000                    |

- (b). Traffic growth of 25% and 27% is assumed during the years 2009-10 and 2010-11 over the estimates of the previous year.

Efforts are being put for increasing the volumes in the area of Transshipment and ICD traffic. Lines are keen to introduce new services in the Kolkata - Vizag sector. It expects there will be transshipment container movement of around 400 TEUs per month in 2009-10. This is likely to increase to around 750 TEUs per month (i.e. increase of 5% on the overall traffic approx.) in subsequent year. Accordingly, it is estimated that the transshipment container handling at 9% of the total volume for the year 2009-10 and at 14% of the volume for the year 2010-11. With respect to ICD traffic, it is estimated at 3 trains (@140 TEUs per train) in 2009-10 i.e. 6% of total traffic and 5 trains for the year 2010-11 i.e. 6% of total traffic. It has also furnished the detailed composition of throughput projection with reference to different types of containers, size, etc.

- (ii). The income estimation has also been consequently modified in view of revised throughput projections.
- (iii). The VCTPL has submitted that the storage charges during the years 2009-10 and 2010-11 will be considerably less than that accrued in 2008-09. During the year 2008-09 few customers have imported laden containers in large lots in third quarter, which could not be moved out within the extended free period of 15-30 days, due to sudden recession striking them. This has resulted in higher income accrual under storage head. However, this is unlikely to recur in future. It has further submitted that the local Container Freight Stations (CFS) have improved their handling capabilities in addition to acquiring additional space for effective handling of cargo and containers. One more new CFS is likely to open shortly. All this will further reduce the storage period of containers in the terminal and consequently reduce the storage income as well.

(iv). **Terminal Capacity:**

Investment on additional storage ground slots earlier planned in 2009-10 is deferred to 2010-11. On account of this investment, the average stay of containers in the terminal is estimated to reduce from 6 days to 5 days and the capacity of the terminal is likely go up to 1,26,801 TEUs from the existing capacity assessed at 1,05,668 TEUs.

(v). (a). **Capital Investments:**

The capital investments proposed earlier has been revisited in view of the economic down turn and abnormal increase in foreign exchange rates and the estimates has been revised. The actual capital investment for the current financial year 2008-09 is considered in the cost statement. Purchase of equipments viz. RMQCs and RTGCs and some other investments which were originally planned for the year 2009-10 is shifted to the year 2010-11 in the revised cost statement.

The revised year-wise investment projections are tabulated below. The present status of the proposed investment furnished by the VCTPL is also briefly indicated in the table hereunder:

| Sl. No. | Asset  | Years<br>(Rs. in lakhs) |  |                           | Remarks   | Present status   |
|---------|--|-------------------------|--|---------------------------|---|--|
|         |  | 2008-09                 | 2009-10  | 2010-11                   |   |  |
| 1.      | Sweeping Machine                                       | 21.50                   | --   | --                        | Already purchased and is in use.  |  |
| 2.      | Gate Complex Extn. (office space for additional staff) | --                      | 135.00   | --                        | Originally planned in 2008-09 deferred to 2009-10   | Erection of pillars, etc. completed. Construction of walls in progress   |
| 3.      | IT   | --                      | # 80.40 (network updation, Access control, CCTV, etc.) | ## 225.00 (Navis Express) | Proposed Investment of Rs 80.60 lakhs planned in 2008-09 is deferred to 2009-10. Rs.225 lakhs planned in 2009-10 deferred to 2010-11. | # Vendors identified. Order to be placed after negotiation. ## Vendor has submitted the offer and demonstrated the software application. |
| 4.      | 2 Nos. RMQC  | --                      | --   | * 7418.88                 | Rs.6182.40 lakhs earlier planned in 2009-10 deferred to 2010-11.  | Technical Specification closed. Negotiation with the prospective bidders is in progress for placing orders.                              |
| 5.      | 4 Nos. RTGC  | --                      | --   | * 3110.40                 | Rs.2512 lakhs earlier planned in 2009-10 deferred.  | * The estimated cost of RMQCs and RTGCs is revised in view of change in the foreign exchange rate.                                       |
| 6.      | Administrative Building                                | --                      | --   | 500.00                    | No change   | Tender process yet to be initiated.  |
|         | Additional storage yard                                | --                      | --   | 150.00                    | Originally planned in 2008-09 deferred to 2010-11.  | Land survey completed. Consultant is appointed to assess the requirements  |
| 8.      | Work Shop  | --                      | --   | 400.00                    | Earlier planned in 2009-10 deferred to 2010-11.   | Nothing specific indicated.  |
|         | <b>Total</b>   | <b>21.50</b>            | <b>215.40</b>  | <b>11804.28</b>           |   |  |

- (b). It has reiterated that 2 nos. RMQCs and 4 nos. RTGCs proposed to be acquired in the year 2010-11 are in accordance with the License Agreement with VPT. As per Appendix 7 read with Appendix 13 of LA, VCTPL is required to deploy following equipment:

|                         | Phase I          | Phase II                    | Phase III  |
|-------------------------|------------------|-----------------------------|--|
| Period                  | 0-5 years        | 5 <sup>th</sup> yr. onwards | Upon attaining<br>100,000 TEU<br>capacity + 18<br>months |
| Equipments<br>alongside | 1 mobile crane   | 2 mobile cranes             | 2 RMQC   |
| Equipments<br>yard side | 2 Reach stackers | 4 Reach stackers            | 4 RTGC<br>2 Reach stacker<br>8 Tractor trailers          |

The two old RMQCs procured by VCTPL initially still have some useful life. These cranes can be used whenever there are either two vessels at berth and two cranes need to be deployed on each vessel or at times when three to four cranes are to be deployed on a single main line vessel, which is a standard norm.

(vi). **Modification in other expenditure:**

- (a). The estimate of requirement of additional staff is revised and reduced in view of deferring the investment on the RMQCs, RTGCs and other assets from the year 2009-10 to 2010-11. The revised estimate of requirement of additional staff and the estimated expenditure are:

| Sl. No. | Department  | 2009-10          |           | 2010-11          |             |
|---------|-------------|------------------|-----------|------------------|-------------|
|         |             | No. of Employees | Amount    | No. of Employees | Amount      |
| 1.      | Operations  | 15               | 41,66,268 | 42               | 1,76,00,106 |
| 2.      | Engineering | 8                | 21,20,000 | 11               | 42,41,820   |
| 3.      | Others      | 4                | 12,81,600 | 4                | 19,61,792   |

- (b). The estimates of expenditure to the tune of Rs.168.50 lakhs on relaying of paver blocks in the year 2008-09 is shifted to 2009-10.
- (c). As per VPT letter No.Estate/VCTPL/BOT/SA/418 dated 31 May 2008, VCTPL has to execute a Lease Agreement for the lease of vacant land. The estimated cost of registration charges of this Agreement of Rs.89.43 lakhs which has been considered as a cost item during the year 2009-10.
- (d). Internal transportation for carrying the containers from yard to jetty and vice versa as also within yard is presently outsourced @ Rs.200/- per 20' container and Rs.255/- per 40' container. The present contract is expiring in June 2009. With increase in volumes and with intention to improve efficiency levels, it is proposed to outsource the transportation activity to a contractor ready to provide specialised heavy duty and preferably new Terminal Tractors to cater to twin lift cranes, wherein the cost is higher compared to the present trailers. The rates are, therefore, estimated to be revised to Rs.350/- and Rs.525/- respectively for the years 2009-10 and 2010-11. The rate is based on price bid of April, 2007 and the prices may go up also.
- (e). The actual revenue reported for the period April to December 2008 includes "income from Non-container Vessels (NCV's)" amounting to Rs.700.18 lakhs. Non Container Vessels berthing at VCTPL comprise of Bulk vessels that either don't get berth on arrival at VPT due to congestion or those that have to lighten prior reaching the lower draft to enter the

inner harbour. Besides these bulk carriers, Offshore Supply Vessels (OSVs) is the other category of NCV's berthed at VCTPL. It is expected that the NCV Income may accrue for one more month only i.e. January 2009. The incidence of continuing the practice of berthing Bulk Carriers and OSVs in near future seems to be remote due to the following reasons:

- (i). In case of Bulk Carriers, VPT has recently dredged and increased the draft permissible in inner harbour to 11 mtrs. and hence the number of vessels that may require lightening will decrease considerably.
- (ii). Secondly, the congestion at VPT has come down drastically which will further reduce the number of bulk carries required to await berth at VPT and hence will not need VCTPL berth.
- (iii). With Gangavaram port coming up in vicinity, the NCV's have more option.
- (iv). The rigs were berthed at VCTPL only in case of exigency and chance of recurrence is remote. Besides, with Kakinada now having exclusive berths for OSVs and possibly Gangavaram wooing these vessels, the number of OSVs to VCTPL would also gradually come down and eventually stop.

8.2. The cost position as per the revised cost statement filed by the VCTPL is tabulated hereunder:

| Sl. No. | Particulars                                    | Actuals 2007-08 | (Rs. in lakhs)<br>As per the revised cost statement furnished on 30 January 2009 |            |             |
|---------|--|-----------------|--|------------|-------------|
|         |  |                 | 2008-09  | 2009-10    | 2010-11     |
| 1.      | Estimated traffic in TEUs                      | 71086           | 84031  | 105000     | 133000      |
| 2.      | Operating income                               | 2719.11         | 3479.50  | 2792.52    | 3428.33     |
| 3.      | Total cost                                     | 1600.19         | 1871.21  | 2517.09    | 3606.93     |
| 4.      | Surplus/Deficit (2-3)                          | 1118.93         | 1608.29  | 275.43     | (-) 178.60  |
| 5.      | Capital Employed                               | 5096.15         | 4753.74  | 4319.10    | 14890.82    |
| 6.      | ROCE adjusted for capacity utilisation         | 548.54          | 604.86   | 572.24     | 1760.25     |
| 7.      | Net surplus / deficit (4-6)                    | 570.39          | 1003.43  | (-) 296.81 | (-) 1938.85 |
| 8.      | Net surplus / deficit as % of operating income | 20.98%          | 28.84%   | (-) 10.63% | (-) 56.55%  |
| 9.      | Efficiency gain claimed by VCTPL               |                 | 50.40  | 65.46      | 94.86       |

8.3. The tariff increase and the modifications in the Scale of Rates proposed are retained as per its earlier proposal.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal filed by the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) in February 2008 for revision of its Scale of Rates was based on the estimates for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11. Subsequently on our advice, the VCTPL has updated the cost statements with actuals for the year 2008-09 upto December and estimates for the period January 2009 to March 2009. The estimates for the years 2009-10 and 2010-11 are also modified based on the previous year actuals. The proposal filed by the VCTPL dated 5 February 2008 and subsequent submissions made by the VCTPL along with the revised cost statement filed by it on 30 January 2009 are considered in this analysis.

- (ii). The actual throughput handled by the VCTPL in the year 2007-08 is 71,086 TEUs as against the estimated traffic of 75,000 TEUs considered in the tariff Order of June 2007. The VCTPL had estimated to handle 1,00,000 TEUs in the year 2008-09, 1,33,000 TEUs in the year 2009-10 and 1,60,000 TEUs in the year 2010-11 in its initial proposal. The actual throughput reported for the first nine months of the financial year 2008-09 is 64,896 TEUs. The traffic projection for the full year of 2008-09 is, therefore, scaled down by the VCTPL to 84,031 TEUs. Consequently, the traffic projections for the years 2009-10 and 2010-11 are also revised to 1,05,000 TEUs and 1,33,000 TEUs respectively. The traffic growth estimated by the VCTPL for the years 2009-10 and 2010-11 are 25% and 26.7% respectively over the estimates of the previous year.

From the break up of traffic estimates furnished by the VCTPL, it appears that a factor of 1.4 has been applied for converting the TEUs into boxes assuming the container mix of 20 feet and 40 feet at 60:40. Breakup of actual containers handled in the years 2007-08 and 2008-09 as reported by the VCTPL shows that the ratio of 20 feet and 40 feet boxes is 75:25 and accordingly, the ratio of TEUs to boxes was 1.25. When sought a specific clarification on adopting container mix of 20'/40' container different from the past actuals, the VCTPL has made a general statement that the share of 40 feet containers in the total throughput is expected to gradually increase and hence the ratio of 20 feet / 40 feet is assumed to be around 60:40. Though it may not apply to the existing terminals, the TEU ratio prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for assessing the optimal quay capacity is 1.3. The TEU ratio at many other private container terminals like the Chennai Container Terminal Limited is also around 1.3. Sudden increase in the share of 40 feet container assumed by the VCTPL is not supported by any empirical analysis. The number of boxes considered by the VCTPL for the estimates of income is, therefore, modified by applying conversion factor of 1.25 based on the past actuals. The break up of 20 feet and 40 feet boxes considered by the VCTPL are suitably adjusted based on the actual container mix furnished for nine months for the year 2008-09. The increase in the traffic of ICD containers and transshipment containers during the years 2009-10 and 2010-11 are considered at the level estimated by the VCTPL. Accordingly, the modified number of boxes considered in this analysis for income estimation are 84,000 and 1,06,400 for the years 2009-10 and 2010-11 as against 75,000 boxes and 95,000 boxes estimated by the VCTPL. The VCTPL is, however, allowed an option to propose ahead-of-schedule review of tariff as per tariff guidelines in case of any significant shift in the conversion factor considered which will adversely affect the finance / cost model considered in this analysis.

Subject to the above modification, the traffic projections made by the VCTPL is relied upon for the purpose of this analysis.

At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the Terminal Operator due to wrong estimation, the additional surplus earned will be accounted for in the tariff to be fixed then as per the tariff guidelines.

It may be relevant here to mention that this Authority had while disposing a case of a private container terminal evolved an improved approach to recognise volume efficiency achieved by the operator. In this approach, the tariff was fixed based on the standard capacity of the terminal. The level of standard capacity was determined by applying the formula and relevant parameters provided in the upfront tariff guidelines of 2008. Though the tariff determination was made with reference to standard capacity, the revenue contribution from additional volume was recognised to reduce the quantum of pass through of royalty which otherwise would have been admitted.

Applying the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for assessing the quay capacity will only be a theoretical exercise as the VCTPL has presently deployed only two old cranes and their productivity may not be comparable with the productivity norms prescribed in the upfront tariff guidelines. The new

additional RMQCs and RTGCs proposed to be deployed is in the last year of this tariff cycle. It is understood that the VCTPL has not fully developed the lands allotted by the VPT for stacking containers presumably because of low volume handled by it. The actual traffic handled by the VCTPL till 2008-09 is below 1 lakh TEUs and the estimates for the future period is also below the capacity assessed by the VCTPL. That being so, standard capacity based approach cannot be adopted in the case of VCTPL at this juncture. Therefore, this case is analysed based on the cost plus approach prescribed in the tariff guidelines of 2005.

- (iii). The income for the year 2008-09 is reportedly based on actuals upto December and estimates for the period January to March 2009. The income reported / estimated for the year 2008-09 is relied upon and considered in the analysis without any modification. The detailed income estimation furnished by the VCTPL at the tariff level prescribed in the existing Scale of Rates for the revised throughput projections for the years 2009-10 and 2010-11 is modified in view of the change in the ratio of 20' / 40' container mix as explained in the preceding paragraphs.

The income estimate includes income from movement of ICD containers from rail to yard and vice versa which is shown under the head 'other income'. Since tariff for movement of ICD container is prescribed in the existing Scale of Rates, the income for this service is considered as a part of container handling income.

The income under the head 'others' reported at Rs.846.83 lakhs in the year 2007-08 and Rs.1091.52 lakhs in the year 2008-09 is estimated to decrease to Rs.244.33 lakhs in the year 2009-10 and Rs.255.76 lakhs in the year 2010-11. The VCTPL has attributed the reduction in income to the anticipated reduction in the number of non-container vessels (NCV) berthing at the VCTPL. The income from non-container vessels reported in the year 2007-08 is Rs.603.58 lakhs and Rs.700.18 lakhs in the year 2008-09 upto December. With increased draft available in the inner harbour and reduced level of congestion at the port, VCTPL expects remote chance of non-container vessels availing berthing services at VCTPL after January 2009 and hence it has estimated the income from NCV to decrease to Rs.12 lakhs in each of the years 2009-10 and 2010-11. Relying on the clarification furnished by the VCTPL and also recognising that the VPT has also not made any comment contradicting the claim of VCTPL in this regard, the income under the head 'others' as estimated by VCTPL is considered subject to the condition that if any undue advantage is found to have accrued to the VCTPL due to variation of actual vis-à-vis the estimated position, such advantage accrued will be set off fully in the next tariff review.

- (iv). As per Clause 2.5.1. of the tariff guidelines, expenditure is to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. The VCTPL has considered annual escalation factor of 5.6% for estimating some of the cost items. The annual escalation adopted

by this Authority for dealing with the tariff revision exercise undertaken during the year 2009-10 is 5.8%. Accordingly, annual escalation of 5.8% is considered for estimation of expenditure projections, wherever required.

- (v). In the revised proposal, the VCTPL has estimated requirement of additional operating and direct labour force to the extent of 15 and 42 workers and maintenance labour by 8 and 11 workers in the years 2009-10 and 2010-11 respectively. The VCTPL has clarified that the deployment of labour is estimated to increase in view of deployment of additional equipment in the year 2010-11. It has further stated that operators are required to be deployed well ahead of installation of equipment as they are required to undergo special training. Recognising that increase proposed in staff strength for the years 2009-10 and 2010-11 is necessitated due to the additional equipment proposed to be inducted by the VCTPL, the estimation of operating and direct labour cost and maintenance labour cost made by the VCTPL is accepted subject to applying the annual escalation of 5.8% instead of 5.6% adopted by the VCTPL.



- (vi). The estimate of equipment running cost comprises power cost, fuel cost and repairs and maintenance charges which are discussed below:

- (a). Power consumption by quay crane is estimated at 4.07 units per TEU for the years 2009-10 and 2010-11 based on the actual power consumption by quay crane reported for the years 2007-08 and 2008-09 upto December. The overall consumption of power per TEU is reported at 23.57 units per TEU in the year 2007-08 and 20.86 units per TEU in the year 2008-09. When compared with the norm of 8 units per TEU prescribed in the guidelines for upfront fixation, the position reported by VCTPL is on the higher side which may be due to low volumes. However, with increase in throughput projections, the unit power consumption is estimated to drop to 17.80 units in 2009-10 and 15.41 units in 2010-11. This is mainly because the fixed consumption of power at high mast, and other areas get spread over the wider base thus reducing per TEU consumption.

The average unit cost of power reported for the year 2008-09 is Rs.4.78 which is estimated to increase to Rs.5.03 per unit in 2009-10 and Rs.6.08 per unit in the year 2010-11. The unit cost of power estimated by the VCTPL takes into consideration annual escalation factor of 5.6%. The unit cost of 2010-11 also takes in consideration the increase in the maximum demand charges on account of increase in KVA demand from existing 720 to 1400 kilowatts with deployment of additional equipment during this year. Based on the clarification furnished by the VCTPL, the unit cost of power estimated by the VCTPL and the increase estimated in the maximum demand charges are accepted subject to applying the annual escalation of 5.8%. Accordingly, the revised unit cost of power considered in the analysis is Rs.5.04 and Rs.6.11 for the years 2009-10 and 2010-11 respectively.

- (b). The actual consumption of fuel for the year 2008-09 upto December is reported at 1.93 litres per TEU. The upfront tariff guidelines prescribe a norm of 4 litre per TEU. In the case of VCTPL, some of the transportation related activities are outsourced and hence the fuel consumption reported by the VCTPL is lower.

The VCTPL has estimated 10% increase in the consumption of fuel during the years 2009-10 and 2010-11 due to growth in volume and increase in the internal shifting of the container not considered in the throughput calculations. Since the estimation of fuel cost is done with reference to the traffic projections, the impact of increase in cost due to growth in traffic is already recognised in the estimation. Since the total fuel cost reported in the year 2008-09 is taken as the base for arriving at fuel consumption per TEU, the argument of the VCTPL about cost of internal shifting of containers is not found to be relevant. The actual fuel consumption reported in the year 2008-09 is taken as a base for estimating the fuel cost for the years 2009-10 as well as 2010-11.

The unit rate of fuel reported by the VCTPL in the year 2008-09 is Rs.35.89 per litre. The VCTPL has not estimated any increase in the unit rate of fuel during the years 2009-10 and 2010-11. The unit rate of fuel is escalated by 5.8% and suitably adjusted for the estimated growth in traffic.

- (c). Repairs and maintenance cost estimated for the year 2008-09 is based on the actual cost incurred during the first nine months is Rs.126.40 lakhs. The repairs and maintenance cost for the years 2009-10 and 2010-11 is estimated directly in proportion to the variation in the traffic estimations. The entire expenditure may not be fully variable in nature. The VCTPL has, however, maintained that the consumption of stores and spares,

wear and tear of tyres and tubes, workshop tools, etc. tend to increase directly with the increase in the administrative activity due to the increase in the traffic and hence the cost is estimated directly in proportion to the throughput projections. The approach adopted by the VCTPL in estimating this cost is not followed in any of the existing container or cargo terminals. This expenditure is generally estimated as a percentage of cost of assets for new additions and in case no addition to the gross block is proposed then annual escalation in the cost is allowed. Even the guidelines of 2008 for upfront tariff fixation stipulates estimation of this cost element at 1% on cost of civil assets and 2% on cost of mechanical and electrical equipment. The repairs and maintenance cost estimated for the year 2008-09 based on the nine months actuals is found to be well within the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. Estimated repairs and maintenance cost for the years 2009-10 and 2010-11 is revised by applying annual escalation of 5.8% over the estimates of the previous year in line with the approach followed in case of other private terminals. The repairs and maintenance cost is estimated at 1% of civil cost and 2% on mechanical and electrical cost during the years 2009-10 and 2010-11 on the additions proposed to the gross block in line with the approach followed in case of other private terminals.

The estimated repairs and maintenance cost furnished by VCTPL include the expenditure of Rs. 168.50 lakhs towards relaying of blocks in the backup area of jetty. When asked to justify the classification of this expenditure as revenue instead of capital, the VCTPL has stated that the expenditure is of recurring nature and hence is treated as revenue expenditure. The VPT has viewed that relaying of paver block in the backup area of jetty is a major capital expenditure and needs to be amortized over appropriate period. Since the benefit of the proposed expenditure is not confined only to the year in which it is incurred, it is added to the gross block of assets and depreciated at the applicable rate. Repairs and maintenance cost and insurance are, however, allowed on this expenditure also.

- (vii). (a). In the last tariff revision, the royalty payable by the VCTPL to the VPT was admitted as an item of cost to the extent quoted by the second lowest bidder in line with the tariff guidelines of 2005.

The Net Present Value of the revenue stream quoted by the next lowest bidder obtained from the VPT was found to be 51% less than the relevant assessment for the VCTPL's bid. Accordingly, royalty amount payable by the VCTPL on its traffic projections was allowed upto 49% thereby restricting the royalty payment to the level quoted by the next lowest bidder.

- (b). The VCTPL has indicated the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) at the level of 112000 TEUs for the financial year 2008-09, 140000 for the year 2009-10 and 166400 for the year 2010-11. The actual container traffic handled by VCTPL in the year 2007-08 as well as estimates for the years 2008-09 to 2010-11 are below the MGT level prescribed in the LA.

As per LA, the VCTPL is bound to pay royalty on the Minimum Guaranteed Throughput in case the actual traffic handled is less than the level of MGT. The VCTPL has, therefore, claimed royalty payable to the extent of the second highest quote on the throughput projected for the years 2008-09 to 2010-11 as well on the shortfall in the traffic estimation from the Minimum Guaranteed Throughput stipulated in the LA.

As already held in the last tariff Order of the VCTPL as well in the case of the South West Port Limited (SWPL), if the royalty amount beyond the traffic handled / estimated is considered as cost in tariff, then the existing traffic will have to bear additional burden arising due to the terminal not

achieving the minimum guaranteed throughput quoted by the private terminal operator.

Partial pass through of royalty can be allowed only on the estimated traffic projections. In other words, the royalty payment arising due to non-realisation of the Minimum Guaranteed Throughput will not be recognised for tariff fixation. Accordingly, royalty payable by VCTPL to VPT is allowed as pass through to the extent quoted by the second highest bidder on the actual throughput projections for the years 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11.

- (viii). The estimate of equipment hire charges relates to the expenditure on outsourcing the service relating to transportation of containers. The VCTPL has furnished a copy of the agreement entered with the outsourcing agency in June 2007 for a two year period which indicates the rate for outsourcing the service at Rs.290 per 20' container and Rs.255 per 40' container.

The expenditure on equipment hire for the years 2009-10 and 2010-11 is, however, estimated based on the unit rate of Rs.350 for a 20' container and Rs.550 for a 40 feet container. The VCTPL has maintained that the estimate is based on its proposal to outsource the existing service to another contractor who will provide specialised heavy duty and new terminal tractors, trailers to cater to twin lift cranes to enable higher efficiency level at an increased cost.

The document furnished by the VCTPL to justify the estimate is a bid received and not a firm work order issued by the VCTPL. The benefit to users from the new arrangement which will increase the cost by 75% to 105% is also not estimated. That being so, the estimate of this item for the years 2009-10 and 2010-11 is made allowing annual escalation of 5.8% over the existing unit rate recognising that the contract is likely to expire in June 2009 and adjusted for the traffic projections.

- (ix). The insurance cost for the year 2007-08 is reported at Rs.42.15 lakhs which is supported by the copy of the insurance policy furnished by the VCTPL for the period October 2007 to September 2008. This cost item is estimated at Rs.46.87 lakhs for the year 2008-09 and Rs.44.63 lakhs in the year 2009-10 almost at the level reported for the year 2007-08 and hence is accepted. The insurance cost for the year 2010-11 estimated at Rs.62.94 lakhs includes the estimated insurance premium on the addition proposed to the gross block of assets based on the prevailing rate of insurance. The insurance cost estimated for the years 2008-09 to 2010-11 is in the range of 0.4% to 0.6% of the gross block of assets and is well within the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. The estimates of insurance premium as furnished by VCTPL are considered in this analysis. As stated earlier, the insurance cost is also estimated on the cost of replacing the paver blocks which is treated as capital expenditure in this analysis.

- (x). The VCTPL pays lease rental on 164000 sq.mtrs of land allotted to it by the VPT in terms of LAA. It has estimated lease rental of Rs.78.71 lakhs payable to VPT for each of the years 2008-09 to 2010-11 which is confirmed by the VPT.

- (xi). The estimate of management and administration overhead is made by the IGTPPL considering 5.5% increase towards inflation in the VPI over actuals/estimates for 2008-09. The annual escalation in the cost is allowed upto 5.8% over the actuals / estimates of the respective previous year in line with the approach followed for estimating the other cost items.

The management and administration overhead includes cost of 4 additional management staff proposed to be deployed during each of the years 2009-10 and 2010-11. The management and administration estimated for the year 2009-10 also include Rs.89.43 lakhs towards registration charges of the lease agreement with the VPT estimated. Since this expense is for the entire project, the cost is amortised over the balance period of the project i.e. 23 years from the year 2009-10 and shown along with preliminary expense and the upfront payment write off.

- (xii). Depreciation has been computed as per the rates prescribed in Companies Act, 1956. For the purpose of tariff fixation, the VCTPL has excluded upfront fee and leasehold premium from the gross block of assets and shown separate entry by spreading this expenditure over the project period. It has also made suitable modification in the depreciation to that extent. This is found to be in line with the approach followed at other private terminals and the treatment given in the last tariff revision and hence is accepted.
- (xiii). The estimates of other expenses include tally charges, lashing/unlashing expenses and reefer monitoring charges varying directly in proportion to the traffic projections. The estimate of these items is considered subject to modification made in the number of boxes as already explained. The other items under this head such as security expenses, testing charge and water charges are modified applying the annual escalation at the stated level of 5.8% over the estimates of the respective previous years.
- (xiv). (a). The management expense relates to Technical Service Fee payable by the VCTPL to the Dubai Ports International (DPI) and United Liner Agencies (ULA). A copy of the contract entered by the VCTPL with the relevant parties in December 2002 for rendering this service was submitted during the tariff revision exercise of 2005.

As per the tariff guidelines, 'Technical Service Fee' payable by the private terminals to their promoters or to their 'associate entity' can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yardstick of 'arms length relationship' of this transaction is established as defined under Income Tax Act. This item was admitted as cost earlier in the 2005 and 2007 tariff Order relying on the certificate from the Chartered Accountant furnished by VCTPL which certified the technical service fee payable by the VCTPL to the DPI and ULA had been determined having regard to 'arms length price' computed as per the provisions of Section 92 (C) of the Income Tax Act 1961. This expense was allowed as cost subject to verification at the time of next review based on the IT assessment order.

The Income Tax Assessment orders furnished by the VCTPL for the assessment years 2004-05 and 2005-06 do not make any mention about this expense. It has been clarified that the actual payment is not yet effected. The VCTPL has clarified that a provision has been made in its Annual accounts for the payment of management / technical Services fee to the promoters as per the contracts entered into with them, but the payment of the fee was deferred in view of losses incurred by the company.

The actual cost position for the years 2005-06 and 2006-07 considered by this Authority in the tariff Order of June 2007 reported a loss. However, the cost position for the years 2007-08 and 2008-09 furnished by the VCTPL as well as the cost statement prepared by us after admissible cost and return on capital employed reflect a surplus position.

Based on the clarification furnished by VCTPL, this item is continued to be admitted as cost in this exercise also relying on the certificate issued by its Chartered Accountant during the tariff revision Order of 2005 certifying 'arms length' of this transaction as per the Income Tax Act 1961 subject to the condition that the VCTPL will produce at the time of next review the evidence of actual payment and the IT assessment orders. If such evidence is not produced, expenditure allowed till now in the earlier tariff fixation exercise will be reviewed and fully adjusted in the next tariff revision cycle.

- (b). The Technical Service Agreement specifies payment of fee to the parent companies for a period of 5 years from June 2003 till June 2008. The benefit of the technical services availed is expected to be enjoyed over

the entire project life. Hence the technical service fee paid / payable by the VCTPL is spread over the remaining period of the project in line with the approach followed during the earlier tariff exercise of the VCTPL and other private terminals.

Management fee made prior to the tariff guidelines of 2005 is not admitted as cost. The total management service fee as reflected in the Annual Accounts for the years 2005-06 to 2007-08 is Rs.389.51 lakhs and estimate furnished by the VCTPL for the year 2008-09 upto June 2008 is Rs.33.31 lakhs. Thus, the total management / technical service fee to be considered is Rs.422.82 lakhs. While analysing the actual position for the period covered by the last tariff Order, amortisation to the extent of Rs.27.98 lakhs is taken into account. Therefore, the balance amount of Rs.394.84 lakhs is spread over the remaining period of the project i.e. 25 years from the years 2007-08 onwards.

- (xv). The VCTPL has claimed Rs.29.55 lakhs, Rs.40.46 lakhs, Rs.50.40 lakhs, Rs.65.46 lakhs and Rs.94.86 lakhs towards efficiency gain achieved in the years 2006-07 to 2010-11 respectively.

While computing the efficiency gain, the VCTPL has compared the actual consumption of power in the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 with the actuals of 2004-05. For fuel, it has compared the actual consumption of fuel for the years 2006-07 and 2007-08 with that of 2005-06. For the years 2008-09 to 2010-11, the VCTPL has adopted the base year as 2004-05/ 2005-06 for comparing the savings in power / fuel consumption for efficiency gain computation. The VCTPL has adopted two different base periods for claiming efficiency gain for two different cost items. Further, the computation of efficiency gain is also not in line with the provisions of the tariff guidelines. Clause 2.4.1. of the guideline states that the benchmark for efficiency will be the average performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff cycle. For this purpose a comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it. In the case of the VCTPL, the first tariff Order was passed by this Authority in September 2003 which considered the estimates for the years 2003-04 and 2004-05, the second tariff Order was passed in the year September 2005 which considered the estimates for the year 2005-06 and 2006-07. This Authority while passing the Order in June 2007 extending the then prevailing Scale of Rates, had advised the VCTPL to establish cost reduction achieved due to efficiency / productivity improvement with reference to the average efficiency / productivity improvement performance for the years 2005-06 to 2007-08. Thus, the average performance achieved by the VCTPL in terms of efficiency / productivity improvement during the years 2005-06 to 2007-08 should have been compared with the average performance of the preceding cycle i.e. 2003-04 and 2004-05 in line with the tariff guidelines. The computation of efficiency gain made by the VCTPL is not found to be in line with the tariff guidelines and hence no allowance is made for efficiency gain.

- (xvi). (a). The gross block of assets and net fixed assets excluding the upfront fee and lease hold premium capitalised is reported at Rs.73.08 crores and Rs.45.56 crores for the year 2007-08.

On our advice, the VCTPL has revisited the additions proposed to the gross block based on the current status of each of the capital projects and deferred some of the capital expenditure items such as procurement of two RMQCs, four RTGCs, part of the IT cost, workshop from the years 2009-10 to 2010-11. In the revised proposal, the VCTPL has considered addition of Rs.21.50 lakhs to the gross block of assets in the year 2008-09 which is the actual investment made by it during this year. The capital expenditure estimated during the years 2009-10 and 2010-11 are Rs.215.40 lakhs and Rs.11804.28 lakhs respectively.

- (b). The addition of Rs.215.40 lakhs to the gross block during the year 2009-10 proposed by the VCTPL includes cost for extension of Gate Complex, Office space for additional staff and IT related cost. Relying on the present status of the work and copy of the quotations furnished by the VCTPL, the proposed addition to the gross block of the assets during the year 2009-10 is recognised. As stated earlier, the estimated cost of Rs.168.50 lakhs towards relaying the paver blocks is also added to the gross block for this year.
- (c). The proposed addition of Rs.11804.28 lakhs to the gross block during the year 2010-11, mainly comprises Rs.10529 lakhs towards procurement of RMQCs / RTGCs, Rs.1050 lakhs towards Administrative building / workshop / additional storage yard and Rs.225 lakhs for Navis Software.

As per Appendix 13 - Equipment Procurement Plan stipulated in the License Agreement, 2 Rail Mounted Quay Crane (RMQC) capable of handling post Panamax vessels and 4 nos. of Rubber Tyred Gantry Crane (RTGC) are to be deployed by the VCTPL when the throughput reaches 1 lakh TEUs per year. Since the VCTPL expects to cross 1 lakh TEUs in the year 2009-10, it has proposed to deploy 2 RMQCs and 4 RTGCs in the year 2010-11 reportedly in accordance with the terms of the License Agreement. The VPT has confirmed that the Additional RMQCs and RTGCs proposed by the VCTPL is in line with the LA.

The LA stipulates the minimum equipment deployment plan of two new RMQCs and four RTGCs when the licensee touches the volume of 1 lakh TEUs. It is silent about whether the existing cranes deployed would continue to operate at the berth. The VCTPL has submitted that the existing 2 old RMQCs still have some useful life and could be deployed at berth to cater two vessels or a single main line vessel. Based on the clarification furnished by the VCTPL and confirmation from the VPT that the proposed investment is as per the LA, the addition of 2 RMQCs and 4 RTGCs proposed by the VCTPL in the year 2010-11 is considered in this analysis. The unit price of RMQCs and RTGCs considered for estimating the capital expenditure is substantiated with documentary evidence.

The VCTPL has not specified the exact time limit by which these equipments are expected to be commissioned. Depreciation, insurance, return on the investment on the additions proposed to the gross block are estimated by the VCTPL for the full year of 2010-11 is considered in the analysis on the presumption that these equipment will be commissioned and available for operation from the beginning of 2010-11.

Based on the documentary evidence in form of quotations from vendors and the status of the proposed investment furnished by the VCTPL, the capital cost estimated towards civil work and IT in the year 2010-11 is accepted.

- (xvii). (a). For the purpose of determining the working capital, debtors are estimated at two months' revenue projection, stores and spares at six months' average consumption, cash and bank balances at one months' cash expenses and current liabilities are assumed to be 15 days average operating expenses pertaining to equipment hire charge, equipment running cost and other expenses.

The estimation of sundry debtors is not found to be line with the revised tariff guidelines. This Authority has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines which, inter alia, recognises certain items which flow from the License Agreement as part of Sundry Debtor.

In the case of the VCTPL, it is found that none of the items qualify for consideration. As per Article 5.1 of the LA entered between VCTPL and

VPT, the royalty is payable on 7<sup>th</sup> day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA also, the VCTPL is not required to make any advance payment of royalty.

- (b). The estimate of stores and spares is allowed upto six months' of average consumption as per the norms prescribed in the tariff guidelines.
  - (c). Cash and bank balance has been considered at one month's operating expenditure in the computation of working capital.
  - (d). Current liability as reported for the year 2007-08 is considered.
  - (e). The modified estimation of working capital for the years 2008-09 to 2010-11 based on the norms prescribed in the revised tariff guidelines is negative and hence considered as nil.
  - (f). The unamortized portion of preliminary expense, upfront fee and deferred revenue expenses forms part of the capital employed on which return is allowed. The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.4376.11 lakhs for the year 2008-09, Rs.4250.05 lakhs for the year 2009-10 and Rs.14655.35 lakhs for the year 2010-11.
- (xviii). The capacity of the Container Terminal assessed by the VCTPL is 105668 TEUs for the year 2008-09. It has stated that there are 772 TEU ground slots available at present for stacking containers. With an average dwell time of 6 days and average stacking factor of 2.25, the terminal capacity is 105,668 TEUs. The capacity of the terminal for the year 2009-10 is estimated to increase to 126801 TEUs in view of reduction expected in the average stay of the container to 5 days. For the year 2010-11, the VCTPL proposed to increase the ground slots to 1096 TEUs anticipating additional equipment and the capacity of the terminal is assessed to be 180018 TEUs per annum. The capacity utilisation for the throughput projections is 79.52%, 82.81% and 73.88% for the years 2008-09 to 2010-11.

This Authority had in the Order of 30 December 2008 relating to Nhava Sheva International Container Terminal, decided to determine the level of standard capacity by applying the formula and relevant parameters prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008. As stated earlier, the VCTPL has not fully developed the back up area allotted by the VPT for container stacking. It has considered only the grounds slots presently developed by it available for assessing the capacity. Further, the existing terminal consists of old cranes hence the productivity norms prescribed in the guidelines may not be applicable. It may, therefore, be difficult to apply the standard formula to determine the quay capacity of the existing terminal. A rough calculation shows that the capacity of the terminal would be around 4.8 lakhs TEUs per annum assuming the present terminal capacity as assessed by the VCTPL and considering capacity of the two new RMQCs proposed to be deployed in the year 2010-11 as per norms.

The revised tariff guidelines prescribes minimum capacity utilisation of 60% for claiming full ROCE. Clause 2.9.11. of the revised tariff guidelines stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. Both the VPT and the VCTPL have confirmed that the investment proposed in the year 2010-11 is as per LA. Hence, it is entitled for full ROCE @ 16% on the modified the capital employed as per the revised tariff guidelines. The VCTPL is, however, advised to compute the capacity as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 while filing the proposal for next tariff review/ revision.

- (xix). The License Agreement stipulates that on expiry of the license period, the licensor shall pay for and acquire the whole of the undertaking's project facilities and services at a price equal to the aggregate of fair value determined by an

independent expert. The VCTPL has not recognised the annualised impact of the terminal benefits receivable at the end to the project citing the difficulty in estimating the fair value of assets at the end of the validity period.

For similar reasons given by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) in their review application, this Authority in its Order dated 19 June 2008 had decided to consider the terminal value in the last 2 or 3 tariff cycles of the operator when the position about the assets likely to be transferred to the landlord port may become clearer. Flowing from the decision taken in the case of CCTL, the annualised impact of terminal value is not considered in the case of VCTPL also for the years 2008-09 to 2010-11. However, the position maintained prior to 2008-09 in the earlier tariff Order is not altered and credit may be given to the amount considered prior to 2008-09, when the terminal value of assets are considered in the tariff computation at the later stage.

- (xx). (a). Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port / private operators at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The VCTPL has furnished an analysis of the actuals for the past period 2004-05 to 2006-07. The actual physical and financial performance for the years 2005-06 and 2006-07 was, however, already analysed and dealt with the last tariff Order of June 2007. Therefore, only the actual physical and financial performance for the past period 2007-08 is analysed now with reference to the estimates considered in the last tariff Order of June 2007.
- (b). The classification of actual income and expenditure furnished by the VCTPL in the cost statement differs from the classification followed for reporting in their Annual Accounts. The VCTPL has furnished a statement reconciling the Profit / Loss before tax reported in the Annual Accounts with the net surplus / deficit reflected in the cost statement which shows that adjustment are made in some of the cost items in the statement furnished for tariff revision. Actuals furnished by the VCTPL in the cost statement are, therefore, considered for analysing the actual position subject to making the adjustment shown by the VCTPL in the reconciliation statement. The analysis for the past period for the year 2007-08 furnished by the VCTPL is modified to the extent it is not found to be in conformity with the earlier Order and the general principles followed as explained hereunder:
- (i). The royalty payable to the VPT to the extent of the NPV quoted by the second lowest bidder is considered only on the actual throughput achieved.
  - (ii). For allowing return on capital employed, the net fixed assets as reported in the annual accounts and working capital computed as per the tariff guidelines is considered. Unamortised portion of preliminary expenses and upfront payment is also added to the capital employed for computation of return.
  - (iii). Accordingly, the net surplus / deficit after allowable return as per the last tariff Order vis-à-vis the actual subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)

| Year    | Net surplus / deficit as per tariff Order of 28 June 2007 | Actual net surplus / deficit |
|---------|---|------------------------------|
| 2007-08 | (-) 83.79   | 300.84                       |



- (c). The actual traffic handled by the VCTPL in the year 2007-08 is 5.2% less than the estimates considered in the last tariff Order. The variation in the sum of actual cost as well as the capital employed position with reference to the estimates considered in the last tariff Order is found to be less than (+)/(-) 20%. The actual operating income is, however, reported to be 26% higher than the estimated income despite 5.2% drop in the actual traffic. The cost statement relating to past performance shows that the income from other items realised by the VCTPL is Rs.846.83 lakhs as against Rs.250.71 lakhs estimated in the last tariff Order. The variation is mainly on account of actual income from non-container vessels reported at Rs.603.58 lakhs by the VCTPL in the year 2007-08 which was not estimated at that level in the last tariff Order. This Authority had already in the last tariff Order of June 2007 held that if the actual operating income varies from the estimates furnished by the VCTPL, the additional accrual will be fully set off against future tariff revision. That being so, the net actual surplus assessed for the year 2007-08 after admissible cost and return is adjusted equally over the three years i.e. 2008-09 to 2010-11.
- (xxi). The cost statement for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11 has been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as Annex - I. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements is tabulated below:

| Operating Income<br>(Rs. in lakhs) |         |         |          | Net Surplus (+) / Deficit (-)<br>(Rs. in lakhs) |         |            |           |
|------------------------------------|---------|---------|----------|---|---------|------------|-----------|
| 2008-09                            | 2009-10 | 2010-11 | Total    | 2008-09   | 2009-10 | 2010-11    | Total     |
| 3479.50                            | 2960.77 | 3697.24 | 10137.51 | 1020.79   | 265.58  | (-)2058.68 | (-)772.31 |

From the above table, it is clear that the VCTPL is in surplus position to the tune of Rs.1020.79 lakhs in the year 2008-09 and Rs.265.58 lakhs in the year 2009-10 at the existing tariff level. The deficit of Rs.2058.68 lakhs arising in the year 2010-11 is contributed by the financial effect of the additional equipment i.e. 2 RMQCs and 4 RTGCs proposed to be deployed in the year 2010-11. Though, the average cost position for the three years in a tariff cycle is generally considered to determine the revised tariff, this Authority has followed year-wise approach also in some cases for stated reasons. In this case, the need for tariff increase arises on account of the additional equipment proposed to be deployed during the year 2010-11. Hence as justifiably demanded by Visakha Container Lines Association increase in tariff should be linked to the proposed investment. Incidentally, this is also in line with the approach followed by the VCTPL in its initial proposal which sought increase from the year when additional equipment were proposed to be deployed.

While passing the Order relating to the tariff revision of the Chennai Container Terminal, this Authority has decided that grant of extension of the existing Scale of Rates of Major Port Trusts/ Private Terminals shall be subject to the condition the additional surplus, if any, during the extended period would be fully set off in the next tariff revision. This Authority had accordingly passed an Order on 30 September 2008 refining the guidelines of 2005 in this regard for uniformly application of this condition. While extending the Scale of Rates of the VCTPL vide Order No.TAMP/12/2007-VCTPL dated 17 June 2009, it was stated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2008 will be adjusted fully in the tariff to be determined.

Though no adjustment is shown in the cost statement in this regard, the entire surplus estimated for the year 2008-09 is adjusted in the year 2010-2011 which reflect a deficit position to determine the effective tariff increase.

The VCTPL had proposed 7.81% increase in respect of one tariff item i.e. the composite handling rate for import and export from the year 2009-10 onwards since the investment on additional equipment was initially proposed during this.

year. The additional income estimated by the VCTPL on account of tariff increase proposed in the composite handling rate is Rs.4.08 crores for the two years under consideration.

In the revised proposal, the VCTPL has deferred the investment proposed on the additional equipment to the year 2010-11 but has not altered the tariff proposal. Since additional investment on equipment has been deferred by the VCTPL to the year 2010-11 and also recognising surplus position reflected by the cost statement for the year 2009-10, there is no case for granting increase in the tariff proposed by the VCTPL and burden the users for an investment and the related cost, the benefit of which is likely to be available in the succeeding year. That being so, status quo is to be maintained in the year 2009-10 subject to some adjustments proposed by the VCTPL as explained in the subsequent paragraphs.

The surplus of Rs. 265.58 lakhs estimated for the year 2009-10 is to be adjusted on pro-rata basis upto the date of this Order say July 2009. But, recognising that there is no case for granting any increase in the year 2009-10 in view of the surplus position reflected by the cost statement and for the reasons explained in the preceding paragraph, this Authority finds it appropriate to adjust the entire surplus for the year 2009-10 against the deficit position estimated for the year 2010-11.

The net revenue deficit for the year 2010-11 to be bridged by tariff increase after adjusting the estimated additional surplus of Rs.1286.37 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10 is Rs.7.72 crores. After considering an additional income of Rs.22 lakhs (approximately) for the two years 2009-10 and 2010-11 due to amendments proposed in the tariff for hazardous containers and out of gauge containers, etc., an increase of 20% in the existing rates will be required to bridge the estimated deficit of balance Rs.7.50 crores. This Authority finds that a sudden increase of about 20% in the last year of the tariff cycle will be too steep and may also act as a deterrent for the terminal which is already struggling to build up volumes. The deficit position mainly arises due to the proposed additional investment on 2 RMQCs and 4 RTGCs in the year 2010-11 whereas the exact time of commissioning of these equipment is not firmed up. This Authority, therefore, finds it justified to restrict the increase to 10% for the year 2010-11 over the existing tariff level prescribed in Section I of the Scale of Rates. Incidentally, even the VCTPL has proposed 7.81% increase from the year 2009-10 in the composite handling rate for import / export containers.

While reviewing the actual position at the time of the next tariff review if it is found that the VCTPL has incurred any revenue loss on account of moderating the tariff increase to 10% for the year 2010-11, then such loss will be accounted for in the tariff to be determined for the next cycle.

It is reiterated that the need for tariff increase in the year 2010-11 arises mainly due to inclusion of the cost of the additional equipment (i.e. RMQCs and RTGCs) which are presumed in this analysis to be available for operation from the beginning of the financial year 2010-11. The other investment proposed by the VCTPL on administrative building, IT, etc., are of routine nature and not contributing significantly to the deficit position. That being so, the tariff increase of 10% allowed for the year 2010-11 will become effective in that year only from the date of commissioning of the 2 new RMQCs and 4 RTGCs. In case of any delay in commissioning of the equipment, by the VCTPL, the actual additional surplus accrued for that period on this account will be fully adjusted in the next tariff cycle.

- (xxii). Users are not required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the major ports / private terminals as stipulated in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. The proposed Scale of Rates of VCTPL includes a note in this regard.

The existing provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL is not in a position to deliver / ship the cargo as and when requested by the users is also included in the proposed Scale of Rates in line with the provision prescribed in other private terminals and the major ports.

- (xxiii). The penal rate of interest for delayed payments by users and delayed refunds by VCTPL is proposed at 14.75%. The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 11.75%. Accordingly, the proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by VCTPL is updated with interest rate of 13.75% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India.
- (xxiv). To our suggestion to indicate benchmark level of productivity for inclusion in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items, the VCTPL has indicated that the productivity level may be set in accordance with the License Agreement at 30 moves per berth hour. As already stated earlier, the VCTPL is presently operating with two old quay cranes. Two new RMQCs as per the License Agreement are proposed to be deployed and made available for use in the year 2010-11. The VCTPL has not proposed any incentive scheme for better performance and disincentive for performance below the proposed productivity level. The VCTPL is advised to incorporate a suitable scheme based on the actual operation of the new equipment at the time of next tariff cycle.
- (xxv). The VCTPL has proposed to increase the premium in the handling charge of Out of Gauge (OOG) containers from existing level of 25% to 100%.

The VCTPL has clarified that Out of Gauge (OOG) containers are handled using special handling gear like slings, shackles, etc, which require additional manpower and the average number of moves of OOG container in an hour is 7 as against an average move of 24 per hour for handling a normal container. Similarly even at the container yard the average moves for handling an OOG container is reportedly significantly lower than a normal container. Thus, based on the operational time and efforts involved for handling an OOG container being more than 3 to 5 times as compared to handling normal containers, it has proposed to charge 100% premium for handling OOG container.

It is relevant to mention that the premium prescribed for handling Over dimensional containers at the other container terminals like Chennai Container Terminal Limited, India Gateway Terminal Private Limited, PSA SICAL Terminals Limited is 25% of the applicable handling charge. There is no extra ordinary circumstance brought out by VCTPL which warrants an exceptional tariff arrangement in its case.

- (xxvi). The VCTPL has proposed double the normal applicable charge for storage of over dimensional containers as against the existing premium of 25%. The VCTPL has clarified that the OOG containers occupy more space than a normal container generally leading to loss of two container slots. It has, therefore, proposed to levy 200% premium for storage of OOG containers. It may be relevant to mention that in case of Chennai Container Terminal Limited, ABG Kandla Container Terminal Limited etc., this Authority has prescribed storage charge based on the actual number of ground slots occupied by the OOG containers. The note proposed by the VCTPL in the Scale of Rates is modified in line with the prescription at the Chennai Container Terminal Limited, ABG Kandla Container Terminal Limited.
- (xxvii). The existing Scale of Rates of the VCTPL does not specify separate free period for hazardous container and, therefore, the free period applicable for normal import / export container in the range of three days to ten days will apply for hazardous container. The VCTPL has proposed to reduce the free period for hazardous container to one day. It has submitted that average dwell time of a hazardous containers handled during the period October 2007 to March 2008 is 3.2 days and they avail 3 days free period as per the current Scale of Rates. These containers are stacked separately following the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code and there are risks involved due to overstay of

the containers in the terminal. To act as deterrent and for safety related reasons, the free period of hazardous containers is proposed to be reduced from 3 days to 1 day for both import and exports categories. The tariff guidelines of 2005 also give the flexibility to the port / private operator to propose the free period. In view of this, and based on the clarifications furnished by the VCTPL, the reduction in the free days proposed by the VCTPL is accepted.

(xxviii). The VCTPL has proposed to increase the film shooting charges from existing Rs.10,000/- per day to Rs.1,00,000/- per day. Since this is a miscellaneous tariff item and will not have any significant financial impact, the proposed tariff is accepted.

(xxix). The VCTPL has proposed to increase the charges for removal of garbage from existing Rs.2000 per truck per trip to Rs.8000 per truck per trip. It has submitted that the garbage removed from the vessels calling at the terminal is moved out to a dumping yard approved by Municipal Corporation which is about 20 kms. from the terminal. Cost involved for garbage collection is approximately Rs.468/- per cubic meter and a truck trip can carry 15 cubic meters. Accordingly, it works out to Rs.7020/- per truck trip. It has proposed tariff of Rs.8000/- per truck per trip for this service which is optional. Recognising that the increase proposed is for a miscellaneous service, and also recognising that none of the users have made any major objection, this Authority approves the proposed rate.

(xxx). The validity of the existing Scale of Rates has been extended till 30 September 2009 or till the disposal of the proposal filed by the VCTPL whichever is earlier.

The revised Scale of Rates approved by this Authority will, therefore, come into force after 15 days from the date of the notification of the Order in the Gazette.

As already mentioned earlier, the financial position considered for the purpose of this analysis is till 31 March 2011 only. Hence, the validity of the revised Scale of Rates is prescribed till 31 March 2011. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VCTPL which is attached as **Annex - II**.

11.2. The revised Scale of Rates approved will come into effect 15 days from the date of the Order passed by this Authority and will remain valid till 31 March 2011.

11.3. The tariff of the VCTPL has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the VCTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

11.4. In this regard, the VCTPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VCTPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, the Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

BRAHM DUTT, Chairman  
[ADVT III/4/143/09-Exty.]

ANNEX- I  
Consolidated Income & Cost statement of Visakh Container Terminal Private Limited

(Rs. Lakhs)

| Sr.No. | Particulars   | 2007-08<br>Actuals | Estimates approved by the VCTPL                                    |                      | 2010-11<br>Estimates | Estimates modified by TAMP   |                      |                      |
|--------|---|--------------------|--|----------------------|----------------------|--|----------------------|----------------------|
|        |   |                    | 2008-09<br>Actual upto<br>Dec<br>Estimates<br>from Jan to<br>March | 2009-10<br>Estimates |                      | 2008-09<br>Actual<br>upto Dec<br>Estimates<br>from Jan to<br>March | 2009-10<br>Estimates | 2010-11<br>Estimates |
|        | Traffic (In MTs / TEUs)   | 71,086             | 84,031   | 105,000              | 133,000              | 84,030   | 105,000              | 133,000              |
| I      | <b>Total Operating Income</b>   |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | (i) Container handling income   | 1,865.46           | 2,387.98   | 2,548.19             | 3,162.57             | 2,387.98   | 2,766.89             | 3,503.69             |
|        | (ii) Others   | 846.83             | 1,091.52   | 241.33               | 265.76               | 1,091.52   | 193.88               | 193.55               |
|        | <b>Total Operating Income</b>   | <b>2,712.29</b>    | <b>3,479.50</b>  | <b>2,792.52</b>      | <b>3,428.33</b>      | <b>3,479.50</b>  | <b>2,960.77</b>      | <b>3,697.24</b>      |
| II     | <b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>                                     |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | (i) Operating & Direct Labour   | 106.17             | 129.85   | 177.19               | 356.39               | 129.85   | 177.41               | 352.02               |
|        | (ii) Maintenance & Repair   | 79.05              | 84.03  | 113.47               | 160.60               | 84.03  | 113.64               | 161.01               |
|        | (iii) Equipment Running Costs   | 228.54             | 261.35   | 500.45               | 436.28               | 266.35   | 314.06               | 501.77               |
|        | (iv) Royalty / revenue share  | 24.55              | 47.57  | 69.44                | 91.83                | 30.88  | 48.23                | 65.17                |
|        | (v) Equipment Hire  | 116.18             | 154.36   | 327.87               | 412.79               | 154.36   | 203.58               | 255.21               |
|        | (vi) Lease Rentals payable as per concession agreement                              | 78.71              | 78.71  | 78.71                | 78.71                | 78.71  | 78.71                | 78.71                |
|        | (vii) Insurance   | 42.15              | 40.17  | 41.63                | 82.94                | 40.17  | 42.64                | 83.92                |
|        | (viii) Other expenses   | 113.74             | 143.47   | 152.63               | 173.20               | 143.47   | 160.39               | 181.13               |
|        | (ix) Technical Service Fee  | 15.79              | 15.30  | 15.50                | 15.50                | 15.79  | 15.79                | 15.79                |
|        | <b>Total (i to ix)</b>  | <b>804.89</b>      | <b>962.71</b>  | <b>1,476.83</b>      | <b>1,809.23</b>      | <b>950.32</b>  | <b>1,154.46</b>      | <b>1,701.72</b>      |
| III    | <b>Depreciation</b>   | <b>570.66</b>      | <b>582.08</b>  | <b>577.36</b>        | <b>1,376.95</b>      | <b>582.08</b>  | <b>582.98</b>        | <b>1,382.56</b>      |
| IV     | <b>Overheads</b>  |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | (i) Management & Administration overheads   | 245.49             | 313.38   | 432.62               | 381.28               | 313.38   | 343.82               | 382.63               |
|        | (ii) General Overheads  |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | (iii) Preliminary expenses & Upfront Payment and deferred revenue expense write off | 12.53              | 12.53  | 12.53                | 12.53                | 12.53  | 16.41                | 16.41                |
|        | (iv) Others   |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | <b>Total (i to iv)</b>  | <b>258.02</b>      | <b>325.91</b>  | <b>445.15</b>        | <b>393.80</b>        | <b>325.91</b>  | <b>360.24</b>        | <b>399.04</b>        |
| V      | <b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>                      | <b>1,078.72</b>    | <b>1,608.80</b>  | <b>293.18</b>        | <b>(150.65)</b>      | <b>1,621.19</b>  | <b>863.10</b>        | <b>213.92</b>        |
| VI     | <b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>                                     |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | (i) Discounted terminal value receivable as per the concession agreement            | 5.85               |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | (ii) Others with details  | 12.54              | 15.75  | 2.30                 | 2.30                 | 15.75  | 2.30                 | 2.30                 |
|        | <b>Total</b>  | <b>18.39</b>       | <b>15.75</b>   | <b>2.30</b>          | <b>2.30</b>          | <b>15.75</b>   | <b>2.30</b>          | <b>2.30</b>          |
| VII    | <b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>                                   |                    |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | Contribution of Provident Fund  | 14.16              | 16.26  | 20.05                | 30.25                | 16.26  | 20.08                | 30.32                |
|        | Others  | 0.74               |  |                      |                      |  |                      |                      |
|        | <b>Total</b>  | <b>14.90</b>       | <b>16.26</b>   | <b>20.05</b>         | <b>30.25</b>         | <b>16.26</b>   | <b>20.08</b>         | <b>30.32</b>         |
| VIII   | <b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>  | <b>3.49</b>        | <b>(0.51)</b>  | <b>(17.75)</b>       | <b>(27.95)</b>       | <b>(0.51)</b>  | <b>(17.78)</b>       | <b>(28.02)</b>       |
| IX     | <b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>                                 | <b>1,082.21</b>    | <b>1,608.29</b>  | <b>275.43</b>        | <b>(178.60)</b>      | <b>1,620.68</b>  | <b>845.31</b>        | <b>185.90</b>        |
| X      | <b>Capital Employed</b>   | <b>4,883.58</b>    | <b>4,753.74</b>  | <b>4,319.10</b>      | <b>14,890.82</b>     | <b>4,376.11</b>  | <b>4,250.05</b>      | <b>14,655.35</b>     |
| XI     | <b>RoCE - Maximum permissible (16% / 5.35% / 0%)</b>                                | <b>781.37</b>      | <b>760.60</b>  | <b>691.06</b>        | <b>2382.53</b>       | <b>700.18</b>  | <b>680.01</b>        | <b>2344.86</b>       |
| XII    | <b>Capacity Utilization</b>   | <b>67.27%</b>      | <b>79.52%</b>  | <b>82.81%</b>        | <b>73.88%</b>        | <b>79.52%</b>  | <b>82.81%</b>        | <b>73.88%</b>        |
| XIII   | <b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>                                       | <b>781.37</b>      | <b>604.86</b>  | <b>572.24</b>        | <b>1760.25</b>       | <b>700.18</b>  | <b>680.01</b>        | <b>2344.86</b>       |
| XIV    | <b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>  | <b>300.84</b>      | <b>1,003.43</b>  | <b>(296.81)</b>      | <b>(1,938.85)</b>    | <b>920.50</b>  | <b>165.30</b>        | <b>(2,158.96)</b>    |
| XV     | <b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>              |                    | <b>28.84%</b>  | <b>-10.63%</b>       | <b>-56.55%</b>       | <b>26.46%</b>  | <b>5.58%</b>         | <b>-58.39%</b>       |
| XVI    | <b>Efficiency Gain</b>  |                    | <b>50.40</b>   | <b>65.46</b>         | <b>94.86</b>         |  |                      |                      |
| XVII   | <b>Net Surplus / (Deficit) after recognising efficiency gain (XIV) - (XVI)</b>      |                    | <b>953.03</b>  | <b>(362.27)</b>      | <b>(2,033.71)</b>    | <b>920.50</b>  | <b>165.30</b>        | <b>(2,158.96)</b>    |
| XVIII  | <b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I in %)</b>             | <b>11.09%</b>      | <b>27.39%</b>  | <b>-12.97%</b>       | <b>-59.32%</b>       | <b>26.46%</b>  | <b>5.58%</b>         | <b>-58.39%</b>       |
| XIX    | <b>Accumulated gain for the period 2007-08 spread over three years equally</b>      |                    |  |                      |                      | <b>100.28</b>  | <b>100.28</b>        | <b>100.28</b>        |
| XX     | <b>Net Surplus after adjustment of gain accrued in 2007-08.</b>                     |                    | <b>953.03</b>  | <b>(362.27)</b>      | <b>(2,033.71)</b>    | <b>1,020.79</b>  | <b>265.58</b>        | <b>-2058.68</b>      |

Note: The estimates of 2010-11 include cost of investment of two Rail Mounted Quay Crane and 4 Rubber Tyred Gantry Cranes and related operating cost reported to be made as per the LA. The VPT has also endorsed this position.

**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**  
**SCALE OF RATES**

**DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) from time to time for the use of services and facilities provided by Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

**1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Container"** means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.
- (ii). **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (iii). **"Port"** means the Visakhapatnam Port Trust (VPT) whereas "Terminal" means the Container Terminal, operated by Visakha Container Terminal Private Limited.
- (iv). **"VCTPL"** means Visakha Container Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (v). **"Reefer"** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (vi). **"Transshipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transshipment manifest and Import Advance List.
- (vii). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (viii). **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (ix). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (x). **"Out of Gauge (OOG) Container"** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Out of Gauge Container.
- (xi). **"FCL"** means containers said to contain Full Container Load.
- (xii). **"ICD"** means Inland Container Depot.
- (xiii). **"LCL"** means containers said to contain less than full container load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (xiv). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xv). **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

- (xvi). "VIAN" means Vessel Identification Advise Number.
- (xvii). "ICD Container" means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal.

Also "ICD Container" means containers discharged from a Train inside Terminal and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on a vessel.

## 2. GENERAL

- (i). (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iii). (a). Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the VCTPL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 13.75% p.a. The penal interest will apply to both the VCTPL and the users equally.
- (c). The delay in refund by the VCTPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the VCTPL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963.
- (iv). A premium of, 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers/Out of Gauge containers over the applicable handling charge.
- (v). In case of coastal containers, concession is applicable on composite box rate. The composite box rate on all coastal containers shall not exceed 60% of the corresponding charges for normal containers. In case of transshipment of coastal containers similar concession in handling charges will be allowed with reference to applicable handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.
- (vi). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of VCTPL or any other reasons attributable to the VCTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable by that vessel to VPT which accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by VCTPL.

- (vii). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VCTPL.
- (viii). For the year 2010-11, the rates prescribed in Section I of the Scale of Rates will be revised upwards by 10% from the date the VCTPL commissions additional new equipment viz. 2 Rail Mounted Quay Cranes and 4 Rubber Tyred Gantry Cranes

### 3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
- a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of VCTPL; or
  - a loaded or empty container is received at VCTPL yard, eventually is shipped.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto VCTPL's premises and remained in the custody of VCTPL until it is transhipped in its original status by VCTPL to a nominated second carrier.

## SECTION - I

### 1. CONTAINER OPERATIONS

#### 1.1.A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(in Rs.)

| Sl. No. | Particulars   | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|---------|---|---|---------|---|---------|---|---------|
|         |   | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| (a).    | Laden Containers - Import / Export                                | 3200                                      | 1920    | 4800  | 2880    | 6400  | 3840    |
| (b).    | Empty Containers - Import / Export                                | 2240                                      | 1344    | 3360  | 2016    | 4480  | 2688    |
| (c).    | Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off |   |         |   |         |   |         |
|         | Loaded  | 1250                                      | 1250    | 1875  | 1875    | 2500  | 2500    |
|         | Empty   | 1150                                      | 1150    | 1725  | 1725    | 2300  | 2300    |

#### Notes:

- Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.
- Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.
- Export Containers are to be delivered to VCTPL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.



**B. REBATES:**

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the VCTPL when the VCTPL equipment are not available for some reason.

| Sl. No. | Particulars  | (in Rs.)                                  |         |   |         |   |         |
|---------|--|---|---------|---|---------|---|---------|
|         |  | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|         |  | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| (a).    | If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa   | 343.00                                    | 205.80  | 514.50  | 308.70  | 686.00  | 411.60  |
| (b).    | If the terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay | 286.00                                    | 171.60  | 429.00  | 257.40  | 572.00  | 343.20  |
| (c).    | If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa                  | 191.00                                    | 191.00  | 286.50  | 286.50  | 382.00  | 382.00  |

**Note:**

- (1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

**1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:**

| Particulars   | (in Rs.)                                  |         |   |         |   |         |
|---------------|---|---------|---|---------|---|---------|
|               | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|               | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| Laden & Empty | 3780                                      | 2268    | 5670  | 3402    | 7560  | 4536    |

**Notes:**

- (1). The above charges apply to the complete cycle of transshipment i.e. discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- (2). A container from foreign port handling at VCTPL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

3086 GI/09-11

- (3). Any transhipment container delivered out of VCTPL by road or rail shall be charged the import/ export container rate.
- (4). A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:
- if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
  - if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5). The vessel on which the transhipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transhipment container is imported or else the transhipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

**1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:**

(in Rs.)

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|---------|-------------|---|---------|---|---------|---|---------|
|         |             | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| (a).    | Laden       | 500                                       | 500     | 750   | 750     | 1000  | 1000    |
| (b).    | Empty       | 400                                       | 400     | 600   | 600     | 800   | 800     |

**1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):**

(in Rs.)

| Sl. No. | Particulars                             | Foreign-going | Coastal |
|---------|---|---------------|---------|
| (a).    | Without landing Hatch Cover on the quay | 1260          | 756     |
| (b).    | With landing Hatch Cover on the quay    | 2520          | 1512    |

**Note:**

- (1). Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

**1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):**

(in Rs.)

| Sl. No. | Particulars  | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|---------|--|---|---------|---|---------|---|---------|
|         |  | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| (a).    | Loaded or empty Container shifted by landing and reshipping      | 2520                                      | 1512    | 3780  | 2268    | 5040  | 3024    |
| (b).    | Loaded or empty Container shifted without landing and reshipping | 1260                                      | 756     | 1890  | 1134    | 2520  | 1512    |

**Note:**

- (1). Reefer related charges will be applicable as per Schedule 1.7.

**1.6. INTERNAL TRANSPORTATION**

(in Rs.)

| Sl. No. | Particulars     | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|---------|-----------------|---|---------|---|---------|---|---------|
|         |                 | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| (a).    | Laden and Empty | 750                                       | 750     | 1125  | 1125    | 1500  | 1500    |

**Note:**

- (1). Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within VCTPL upon customer's request.

**1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES**

(in Rs.)

| Sl. No. | Particulars  | Container not exceeding 20 feet in length |         | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length |         | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |         |
|---------|--|---|---------|---|---------|---|---------|
|         |  | Foreign-going                             | Coastal | Foreign-going   | Coastal | Foreign-going   | Coastal |
| (a).    | Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)  | 300                                       | 300     | 450   | 450     | 600   | 600     |
| (b).    | Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)  | 300                                       | 300     | 450   | 450     | 600   | 600     |
| (c).    | Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof- | 186                                       | 186     | 279   | 279     | 372   | 372     |

**Notes:**

- (1). Services include only plugging/unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

**1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER**

Where an Export container or a Transshipment container is shut out, the following rates shall apply:

| (in Rs.) |             |   |   |   |
|----------|-------------|---|---|---|
| Sl. No.  | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
| (a).     | Laden       | 1750                                      | 2625  | 3500  |
| (b).     | Empty       | 1550                                      | 2325  | 3100  |

**Notes:**

- (1). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (2). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

**1.9. Additional Charges**

| (in Rs.) |  |   |   |   |
|----------|--|---|---|---|
| Sl. No.  | Particulars  | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
| 1.       | Direct Loading<br>- Laden and Empty  | 875                                       | 1313  | 1750  |
| 2.       | Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation, Lift off<br>- Laden<br>- Empty | 1750<br>1550                              | 2625<br>2325  | 3500<br>3100  |
| 3.       | Container Cleaning Charges<br>(High pressure water wash)   | 500                                       | 750   | 1000  |
| 4.       | Cancellation of Document<br>- (Per EIR)  | 75  |   |   |
| 5.       | One Door Open Charge<br>(Per container)  | 500                                       |   |   |
| 6.       | Fixing / Removal of Seal (per seal)  | 200                                       |   |   |
| 7.       | Fixing/ removal<br>'Hazardous Sticker' (per container)   | 200                                       |   |   |
| 8.       | Customs inspection within the terminal (per container)   | 400                                       |   |   |
| 9.       | Plugging/ Unplugging of Reefer Container (per container)   | 50  |   |   |
| 10.      | Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container (per container)                                      | 3000                                      |   |   |
| 11.      | Issuance of documents per document or part thereof<br>(maximum of 5 pages)                                   | 150                                       |   |   |

|     |   |      |
|-----|---|------|
| 12. | VIA Cancellation  | 1000 |
| 13. | Weighment of Trailer with or without Containers /Cargo (per weighment)                                | 100  |
| 14. | Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document') | 500  |
| 15. | Non-Declaration/ mis-declaration of OOG Container (Rate per container)                                | 3000 |

**Notes:**

- (1). **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, VCTPL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **'Shifting of container'** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.

**Change of shipment status** applies when:

- (i). A transshipment container in VCTPL premises is changed to an import container;
- (ii). An import container in VCTPL premise is re-exported;
- (iii). An export container is delivered out of VCTPL premise;
- (iv). A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice-versa.
- (v). A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to berthing of the inbound carrier;
- (vi). An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

**Change of container status** applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by VCTPL.

- (3). **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4). **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6). **Fixing / Removal of seal**

Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at

liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.

Seals shall be removed at the request of the customer.

(7). **Fixing/ removal of 'Hazardous Sticker'**

Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to VCT to undertake the said activity, within the terminal.

(8). **Customs Inspection**

The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.

(9). **Plugging/ Unplugging of Containers**

The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.

(10). **Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container**

The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to VCTPL. The charges are for non declaration / mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.

However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall be on the customer's account.

(11). **Issuance of documents**

The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports /yard report/ reefer report etc) forwarded to the line.

(12). **Cancellation of VIA**

Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by VCTPL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.

(13). **Weighment of Trailer with or without Containers/Cargo**

The service of weighment of trailers /truck is an optional service and shall be offered on the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.

(14). **Delay in submission of the relevant documents**

The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by VCTPL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.

(15). **Non-Declaration/ Mis-declaration of OOG Container**

The Customer has to declare the dimensions of the container prior to its arrival in the terminal with complete details viz. over high, over width, over length, and gross weight along with the Advance List, for proper planning and execution of operation in the terminal.

**1.10. CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**(a). **Import - Laden Containers**

(Rate in Rs. per container per day or part thereof)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | First 3 days       | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 4 to 15 days  | 99  | 198   | 297   |
| (iii).  | from 16 to 30 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iv).   | Beyond 30 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

(b). **Import - Empty Containers**

(Rate in Rs. per container per day or part thereof)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | first 10 days      | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 11 to 15 days | 99  | 198   | 297   |
| (iii).  | from 16 to 30 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iv).   | Beyond 30 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

(c). **Export - Laden Containers**

(in Rs. per day or part thereof per container)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | first 7 days       | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 8 to 15 days  | 99  | 198   | 297   |
| (iii).  | from 16 to 30 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iv).   | Beyond 30 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

(d). **Export - Empty Containers**

(in Rs. per day or part thereof per container)

| Sl. No. | Particular         | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | first 7 days       | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 8 to 15 days  | 99  | 198   | 297   |
| (iii).  | from 16 to 30 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iv).   | Beyond 30 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

## (e). ICD Containers – Laden &amp; Empty

(Rate in Rs. per container per day or part thereof)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | first 15 days      | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 16 to 30 days | 99  | 198   | 297   |
| (iii).  | from 31 to 45 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iv).   | Beyond 45 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

## (f). Transshipment Containers – Laden &amp; Empty

(Rate in Rs. per container per day or part thereof)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | first 30 days      | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 31 to 45 days | 99  | 198   | 297   |
| (iii).  | from 46 to 60 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iv).   | Beyond 60 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

## (g). Shut Out Containers – Laden &amp; Empty

(Rate in Rs. per container per day or part thereof)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | from 1 to 15 days  | 99  | 198   | 297   |
| (ii).   | from 16 to 30 days | 198                                       | 396   | 594   |
| (iii).  | Beyond 30 days     | 396                                       | 792   | 1188  |

## (h). Hazardous Containers

(in Rs. per day or part thereof per container)

| Sl. No. | Particulars        | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---------|--------------------|---|---|---|
| (i).    | First day          | Free                                      | Free  | Free  |
| (ii).   | from 2 to 15 days  | 124                                       | 248   | 372   |
| (iii).  | from 16 to 30 days | 248                                       | 496   | 744   |
| (iv).   | Beyond 30 days     | 495                                       | 990   | 1485  |

## Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.



- (3). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (4). For over dimensional container, the storage charge shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (5). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (6). The storage charges on abandoned containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to following:
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
    - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (7). The storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL can not effect delivery of Import container or shipment of export container when requested by the user.

#### 1.11. CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE

A consolidated charge of Rs.8000/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship.

#### 1.12. CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

For Foreign going vessel, Rs.200/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.1000/-.

For Coastal vessel, Rs.120/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of Rs.600/-.

## SECTION - II

## 2. OTHER SERVICES

## 2.1. VISITOR ENTRY PASS

|                      | Yearly | Monthly | Daily |
|----------------------|--------|---------|-------|
| (a). Per Application | Rs.250 | Rs.100  | Rs.20 |

## 2.2. VEHICLE ENTRY PASS

|           |          |
|-----------|----------|
| Per Entry | Rs.100/- |
|-----------|----------|

## Note:

- (1). The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving VCTPL's terminal for delivery/dispatch of containers/cargo.

## 2.3. PHOTOGRAPHY

|  |                      |
|--|----------------------|
| (a). Film Shooting and Photography                   | Rs. 1,00,000 per day |
| (b). Taking Photographs of Goods Imported / Exported | Rs. 500 per day      |
| (c). Taking Photographs of Crews and Others          | Rs. 250 per day      |
| (d). Videography (related to operational activities) | Rs. 3000 per day     |

## 2.4. Charges for use of terminal facilities by vessels.

The charges shall be applicable for non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all, berthed at Visakha Container Terminal.

| GRT             | Rates   |
|-----------------|---|
| Upto 10000      | Rs.2100 per hour  |
| 10001 to 30000  | Rs.0.10 per GRT per hour with minimum of Rs 2100 per hour |
| 30001 and above | Rs.0.16 per GRT per hour.                                 |

\*\*\*\*\*